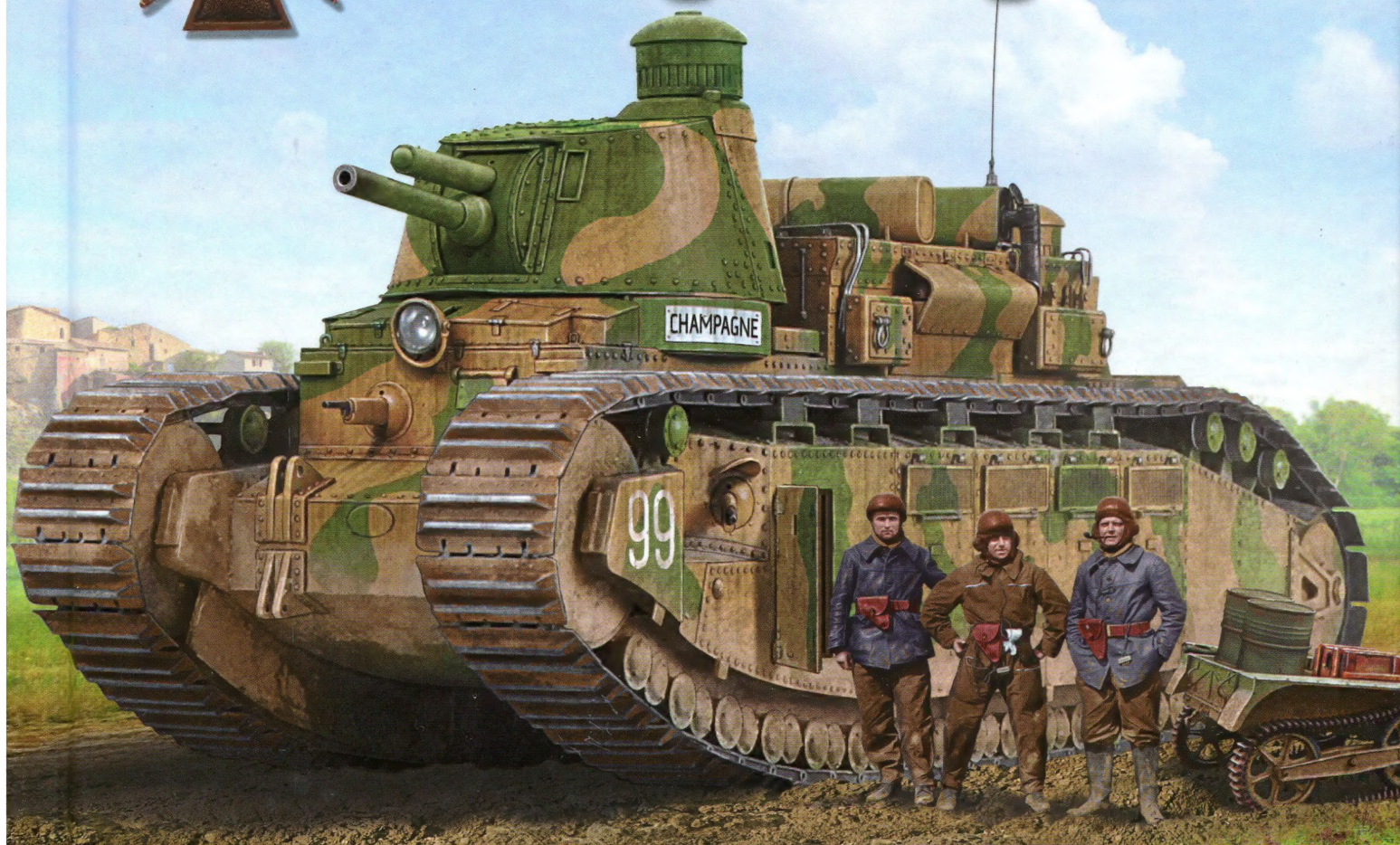
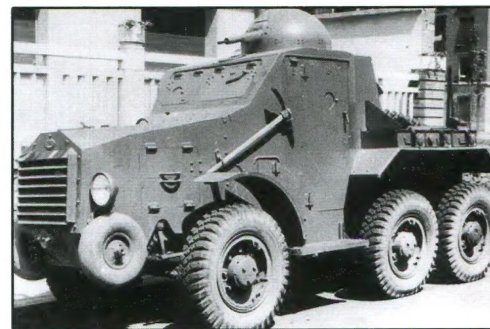


Михаил Барятинский

ФРАНЦУЗСКАЯ БРОНЕТЕХНИКА Второй Мировой



Танки, самоходки, бронемашины



Михаил Барятинский

Французская бронетехника Второй Мировой

Танки, самоходки, бронемашины

Москва
«Яуза»
«Эксмо»
2015

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника В.Петелина

Барятинский М.Б.

Б26 Французская бронетехника Второй Мировой. Танки, самоходки, бронемашины — М.: Яуза: ЭКСМО, 2015. — 128 с.: ил.

ISBN 978-5-699-78927-6

В начале Второй мировой войны самой сильной танковой державой в Европе считался не гитлеровский Рейх, а Французская Республика, имевшая в строю более 2600 танков новых типов (в том числе 650 средних и тяжелых) и еще до 2000 устаревших Renault FT17/18, а также 4000 танкеток, 70 самоходок, около 600 бронеавтомобилей и 3500 бронетранспортеров и гусеничных тягачей. При этом средний танк Somua S35 по праву считался одним из лучших в мире, а тяжелый B1bis вообще заслужил репутацию «неуязвимого» — его 60-мм броню не брала ни одна немецкая противотанковая пушка.

Почему же, несмотря на мужество французских танкистов, они были разгромлены в кратчайшие сроки? Правда ли, что прежде чем потерпеть поражение от Панцерваффе на поле боя, Франция «проиграла войну в головах»? И как боевой опыт кампании 1940 года повлиял на развитие танковых войск?

Отвечая на все эти вопросы, **НОВАЯ КНИГА** ведущего историка бронетехники представляет исчерпывающую информацию обо всех французских танках, самоходках и бронемашинах Второй Мировой. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями чертежей и фотографий.

ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

ТАНКОСТРОЕНИЕ ВО ФРАНЦИИ	5
ТАНКИ	17
Char leger d'accompagnement (легкий танк сопровождения) FT17	17
Chenillette de ravitaillement d'infanterie (танкетка снабжения пехоты) 31R (UE, UE2)	23
Char de bataille (боевой танк) D1	25
Auto-mitrailleuse de reconnaissance (разведывательный танк) AMR 33VM	30
Auto-mitrailleuse de reconnaissance AMR 35	32
Auto-mitrailleuse de combat (легкий танк) AMC 34YR	34
Auto-mitrailleuse de combat AMC 35	35
Char leger d'accompagnement (легкий танк сопровождения) R35	37
Char leger d'infanterie et de cavallerie (легкий танк поддержки) H35	44
Char leger d'accompagnement FCM36	49
Char de bataille D2	52
Char de Cavalerie (кавалерийский танк) SOMUA S35	56
Char de rupture (танк прорыва) 2C	63
Char de bataille B1	69
БРОНЕАВТОМОБИЛИ	77
Automitrailleuse de decouverte White-Laffly 50AM	77
Automitrailleuse de decouverte Laffly 80AM	79
Automitrailleuse de combat P16 (Schneider-Kegresse M29)	81
Automitrailleuse de decouverte Panhard 165/175	84
Automitrailleuse de decouverte Berliet VUDB	86
Automitrailleuse de decouverte Berliet VUDB4	88
Automitrailleuse de decouverte Panhard 178 (AMD35)	89
Automitrailleuse de decouverte Laffly S15 TOE	94
Automitrailleuse Dodge (AM Dodge)	95
САМОХОДНЫЕ АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ УСТАНОВКИ	96
Chasseurs de chars (истребитель танков) Laffly 15TCC	96
ФРАНЦУЗСКИЕ ТАНКИ В БОЮ	99
«Странная война»	99
План «Диль»	100
План «Гельб»	103
Война началась!	105
Сражение при Жамблу	107
Бросок через Арденны	110
На левом берегу Мааса	111
Де Голь против Гудериана	117
Прорыв к морю	119
Последние бои	123
Заключение	126
Литература и источники	127



ТАНКОСТРОЕНИЕ ВО ФРАНЦИИ

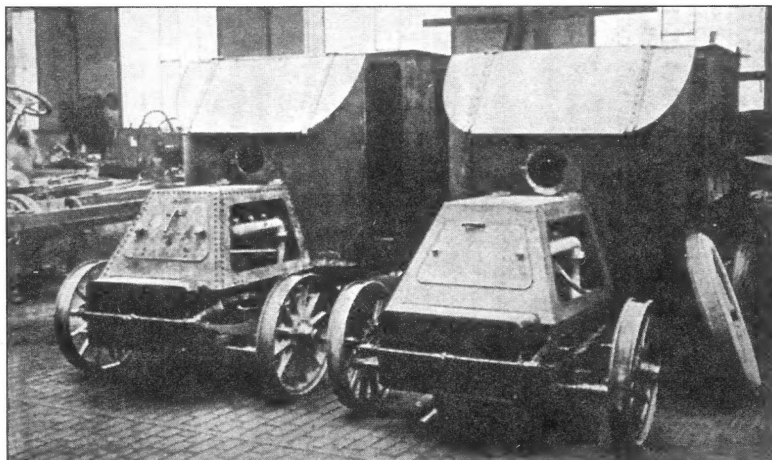
Как это ни парадоксально звучит, но у истоков французского танкостроения стояла Россия. Точнее говоря — бронеевтомобилестроения. Между тем хорошо известно, что именно с создания броневиков начался путь к танкам.

В то время как французская армия экспериментировала с так называемыми «автопулеметами», представлявшими собой пулемет, установленный на частично бронированном легковом автомобиле, фирма Charron Jirardo et Voigt получила заказ на изготовление полноценного бронированного автомобиля. Заказ был частным и поступил от русского князя М.А.Накашидзе. Стоит, правда, оговориться, что князь был директором отдела броневых автомобилей этой фирмы. Действовал же он от имени русского военного ведомства. Конструкцию машины разработал отставной французский полковник-артиллерист Гюйе в соответствии с тактико-техническими требованиями, сформулированными в России.

Бронеевтомобиль представлял собой полностью бронированную боевую машину, вооруженную 8-мм пулеметом «Гочкис», установленным в поворачивающейся на 360° башне (запасной пулемет помещался внутри корпуса). Хромоникелевая броня надежно защищала экипаж от пуль, осколков и шрапнели. Броневые листы корпуса крепились к каркасу заклепками. Спицы колес, имевших сплошные резиновые шины, закрывались бронированными колпаками. Три члена экипажа могли наблюдать за полем боя через смотровые щели и перископ. Для улучшения обзора с места водителя вне боя крышка лобового люка могла подниматься в горизонтальное положение. Точно так же поднималась и крышка башенного люка. Посадка в машину осуществлялась через боковую дверь. Внутри корпуса, кроме экипажа, могли дополнительно разместиться от двух до пяти человек (рекогносцировочная группа, офицеры связи и т. п.).

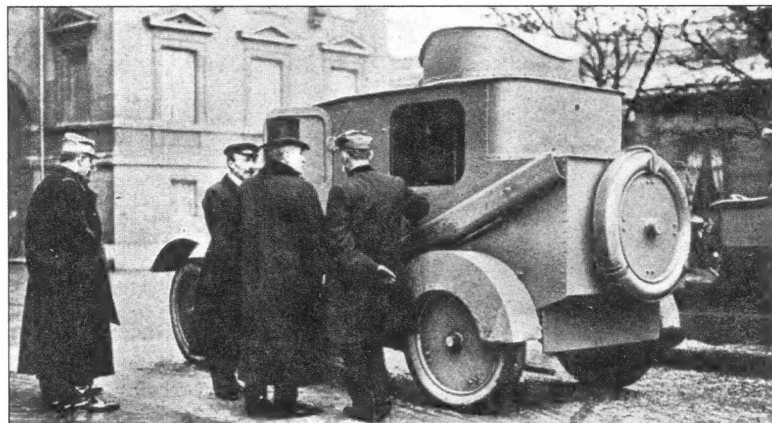
Бронеевтомобиль имел большой клиренс, что положительно сказывалось на его проходимости. По сухому грунту машина преодолевала подъемы до 25°. Переносные мостки, закрепленные в походном положении на бортах корпуса, обеспечивали преодоление траншей и рвов шириной до 3 м.

Весьма интересно был решен механизм поворота башни, не имевшей обычной в наши дни шариковой опоры. Башня



Вверху: сборка бронеевтомобилей в цеху завода Charron Jirardo et Voigt. 1905 год

Внизу: военный министр Франции Этьен осматривает броневик Charron во дворе завода в Путо. 1906 год



опиралась на колонну, установленную на полу боевого отделения и состоявшую из двух частей, имевших «нарезку в разные стороны, входящую в особую матку с кругом для поворачивания». Вручную, при помощи «круга», то есть колеса с муфтой, можно было приподнять башню и осуществить ее вращение. Только в таком положении мог быть обеспечен круговой обстрел из пулемета.

Оставим в стороне подробности, связанные с доставкой и испытаниями в России этой машины, известной в нашей стране как «бронеевтомобиль Накашидзе». Из двух построенных машин в 1906 году одна ушла в Россию, вторую летом того же года продемонстрировали военному министру Франции, а осенью броневик испытали во время маневров. После этого поступило предложение о вооружении его 37-мм пушкой, но в конце

На с.4: французские танки – участники Второй мировой войны: легкий танк Renault FT18 в экспозиции военного музея в Брюсселе, Бельгия (вверху) и тяжелый танк B1bis – памятник г. Стене (внизу)

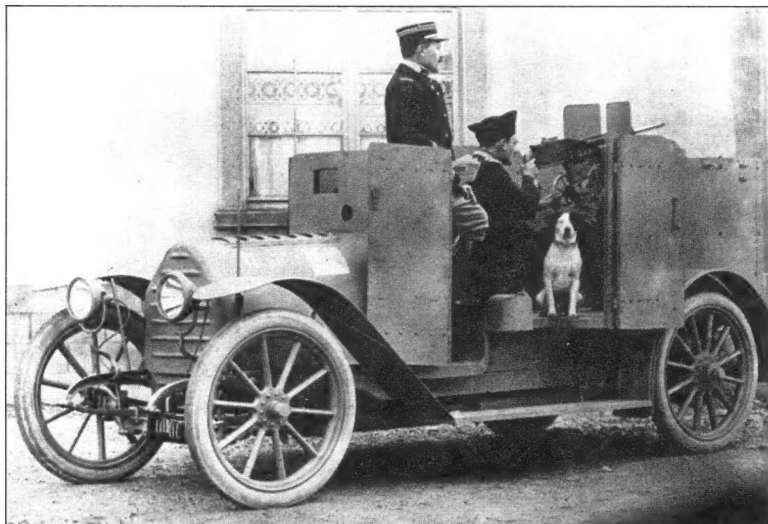


Испытания бронеавтомобиля Charron под Санкт-Петербургом. 1906 год

концов в марте 1907 года французское командование склонилось к мнению, что для разведывательных целей достаточно небронированного автомобиля, вооруженного пулеметом. По некоторым данным, бронемашину тогда же отправили в Марокко.

Фирма Charron по заказу Накашидзе построила еще 6 таких броневики и отправила их в Россию, но из-за гибели князя 12 августа 1906 года продвигать проект было некому, и через границу их не пропустили. Этим воспользовались немцы, фактически похитившие две машины, остальные вернулись во Фран-

Один из первых бронеавтомобилей «Пежо»



цию. В начале Первой мировой войны одна из них героически участвовала в боях. В ноябре 1914 года французским правительством были приобретены последние три машины, изготовленные ранее для России. Этим, собственно, и исчерпывается русский след во французском танкостроении.

Вновь к созданию броневикиков французы вернулись только после начала Первой мировой войны. Как и в других странах, на начальном этапе войны различными фирмами бронировалось все, что мало-мальски подходило для этой цели. В конце 1914 года командование французской армии решило принять на вооружение стандартный тип бронеавтомобиля. В соответствии с требованиями, выдвинутыми военными, были разработаны две машины: «Рено» АМ (АМ — automitrailleuse) и «Пежо» АС (АС — autosanop). Как это следует из их названий, одна была вооружена пулеметом, а другая — пушкой. В результате военными были заказаны около 120 бронеавтомобилей «Рено» и около 150 пушечных броневикиков «Пежо».

Бронированный корпус бронеавтомобиля «Пежо» выполнялся клепанным из броневых листов толщиной 5,5 мм. Боевое отделение было открыто сверху, а днище броней не защищалось. Лобовой лист корпуса устанавливался под большим углом наклона, в нем имелся широкий и узкий смотровой люк, через который водитель вел наблюдение за местностью. В боевой обстановке смотровой люк закрывался бронешитком с двумя смотровыми щелями. Дабы избежать попадания в открытый смотровой люк ricochetирующих пуль, на капоте у основания лобового листа крепилась полоса броневой стали. Радиатор защищала бронированная решетка. В непогоду открытое боевое отделение накрывалось брезентовым тентом, который в свернутом виде перевозился перед бронешитком над рабочим местом водителя.

Для посадки экипажа служила дверь в левом борту корпуса, которая открывалась в сторону кормы, на правом борту двери не было. Для езды в темное время суток машина оснащалась двумя большими и двумя маленькими фарами. Экипаж бронемашины состоял из четырех человек, но в боевом отделении могли разместиться еще 3–4 солдата.

Пушечные броневики «Пежо» были вооружены 37-мм пушкой «Пюто» SA18 с длиной ствола в 21 калибр с низкой начальной скоростью снаряда. Вozимый боекомплект к пушке состоял из 40 выст-

релов. На остальных машинах устанавливался один 8-мм пулемет «Гочкис» образца 1914 года с боекомплектом до 6000 патронов. Как пушка, так и пулемет устанавливались в открытом сверху боевом отделении по центру корпуса и были защищены бронешитом. Бронешит пулемета имел в плане V-образный профиль, сверху к нему под углом был приклепан защитный козырек. Пушка защищалась щитом коробчатой формы. В горизонтальной плоскости и пушка, и пулемет могли вести круговой обстрел. При необходимости вооружение вместе с бронешитом легко переставлялось с одной машины на другую. Помимо основного вооружения в боевом отделении каждого броневика перевозился запасной 8-мм пулемет «Гочкис».

В передней части корпуса находилось моторное отделение, в котором устанавливался четырехцилиндровый, четырехтактный рядный двигатель жидкостного охлаждения «Пежо» 146 (18CV) с рабочим объемом 2800 см³, который развивал мощность до 40 л.с. (29,4 кВт), что позволяло машине двигаться по дорогам с твердым покрытием с максимальной скоростью 40 км/ч. Коробка передач обеспечивала движение на четырех скоростях вперед и одной назад. Топливный бак машины вмещал около 45 л бензина, которых хватало на 140 км пути.

В ходовой части с колесной формулой 4x2 и с подвеской на полуэллиптических листовых рессорах использовались колеса со стальными спицами и пневматическими шинами размером 8,80—120. На заднем ведущем мосту устанавливались колеса с двойными скатами.

Первые бронеавтомобили «Пежо» отправились на фронт в январе 1915 года и вошли в состав 6-й и 7-й бронеавтомобильных групп, приданных 7-й кавалерийской дивизии и 1-му кавалерийскому корпусу. Учитывая позиционный характер боевых действий использование бронемашин ограничивалось патрулированием тыловых участков линии фронта, однако ситуация изменилась с началом немецкого наступления 1918 года, когда броневики «Пежо» стали активно участвовать в боях.

Что касается бронеавтомобилей «Рено» АМ, то схема их бронирования была аналогичной «Пежо», то есть эти машины имели открытый сверху бронекорпус. В нем устанавливался 8-мм пулемет «Гочкис» за прямоугольным плоским щитом. Броневики оснащались двигателем мощностью 75 л.с. Начиная с 1915 года фирма Renault приступила к выпуску усовер-



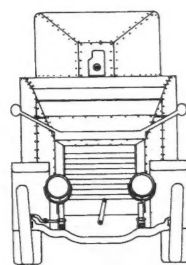
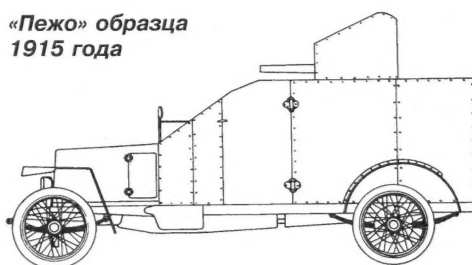
Пушечный полубронированный грузовик «Пежо»

шенствованной модели броневика. Эти машины отличались формой корпуса, толщиной бронелистов, наличием бронированных жалюзи радиатора и вооружением, в качестве которого могла ис-

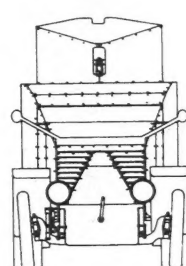
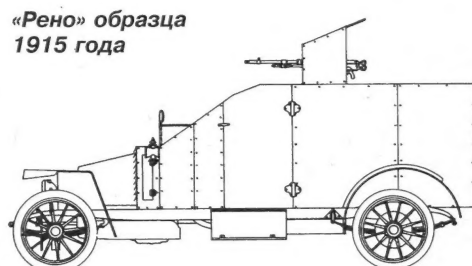
Бронеавтомобиль «Пежо» образца 1915 года



«Пежо» образца 1915 года



«Рено» образца 1915 года





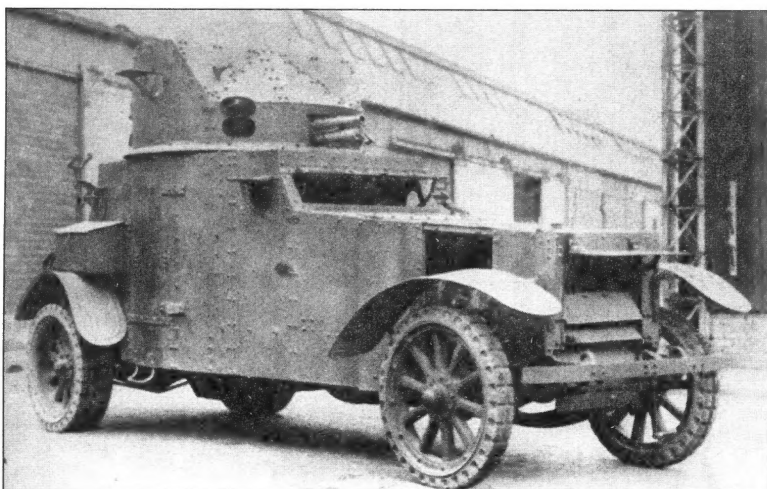
Бронеавтомобиль «Рено» образца 1915 года (вверху и внизу)



пользоваться и 37-мм пушка. На части машин устанавливалась 47-мм морская пушка за коробчатым щитом.

Наиболее же совершенным и массовым бронеавтомобилем французской армии в годы Первой мировой войны стал «Уайт» AMD, изготовлявшийся фирмой Renault с 1917 года на шасси американского грузовика.

Бронеавтомобиль «Уайт» AMD образца 1917 года



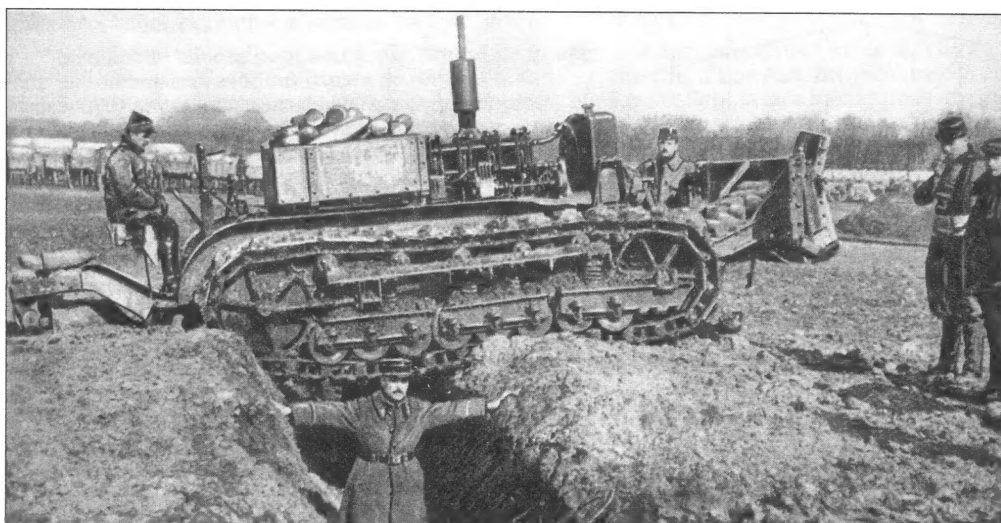
Справедливости ради следует отметить, что в условиях позиционной войны бронеавтомобили не нашли широкого применения на Западном фронте. Для прорыва мощных оборонительных полос они не годились. Требовалось искать иное решение.

«Отцом» французских танков считается полковник Жан-Батист Этьен. Осенью 1914 года начальник штаба 22-го артиллерийского полка Этьен начал прорабатывать идею боевой машины, способной передвигаться с пехотой по полю боя. 1 декабря 1915 года он обратился к главнокомандующему с письмом, аргументируя целесообразность строительства «сухопутных броненосцев», изложил принципы их применения и дал техническое описание такой машины. Предложения Этьена нашли понимание у главнокомандующего генерала Жоффра, и в феврале 1916 года в Венсене успешно испытали опытный образец будущего танка. Вскоре фирма Schneider получила заказ на 400 боевых машин.

Но не тут-то было! Государственный секретариат артиллерии и начальник армейского управления моторизации сочли себя обойденными в вопросе создания нового оружия. Игнорируя Этьена, они обратились к фирме FAMN в г. Сен-Шамон — второму после Schneider изготовителю брони во Франции. Здесь довольно оперативно спроектировали свой вариант «бронированного трактора». По мнению разработчиков, их машина имела определенные преимущества перед «Шнейдером», благодаря установке длинноствольной пушки и четырех пулеметов вместо двух. В итоге FAMN тоже получила заказ на 400 машин.

Как и их британские «коллеги», французские танки получили свое название из соображений секретности — «штурмовая артиллерия». Впрочем, справедливости ради следует отметить, что в отличие от англичан французы действительно предполагали использовать свои танки в качестве своего рода самоходной артиллерии, способной сопровождать пехоту при прорыве линии обороны противника на всю глубину. Дальше прорыва первой линии обороны англичане в то время еще не задумывались. Командующим французскими танковыми силами — «штурмовой артиллерией» — 30 сентября 1916 года назначили Этьена, присвоив ему звание бригадного генерала.

Первые французские танки оказались удивительно несуразными машинами. Стремясь догнать британцев, французы в спешке использовали решения, лежав-



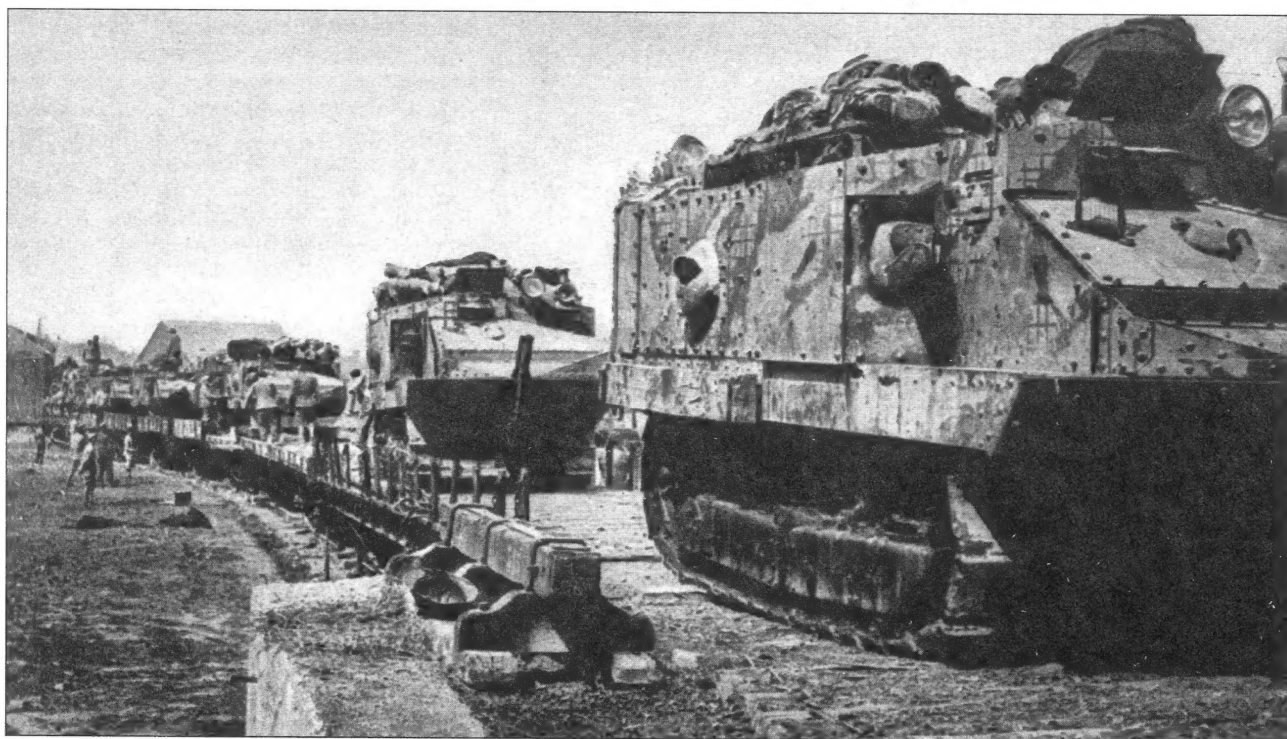
Испытания шасси на базе трактора «Холт» в Венсене, февраль 1916 г.

шие на поверхности. Порой не самые удачные. Игнорируя британский опыт, они применили в ходовой части элементы от гусеничного трактора «Холт», совершенно неприемлемые для преодоления «лунного ландшафта» передовых позиций. К положительной стороне этой конструкции можно отнести более высокую защищенность гусеничных цепей на французских танках по сравнению с английскими. Кроме того, французские машины имели блокированную подвеску с пружинным подрессориванием, что обеспечивало им более высокую скорость

движения, а кроме того существенно повысило уровень комфорта для экипажа.

Все остальное было довольно примитивно. На ходовую часть взгромоздили коробчатый бронекорпус, изрядно выходящий за ее габариты. В худшую сторону этим отличался «Сен-Шамон», имевший значительно вывешенную вперед носовую часть. Последняя сильно затрудняла машине преодоление вертикальных препятствий. Кроме того, перегрузка носовой части танка приводило к частой деформации передних тележек подвески и спаданию гусениц.

Тяжелые танки «Шнейдер» СА1 разгружаются с железнодорожных платформ





«Шнейдер» СА1 и его экипаж

Корпуса обеих машин собирались с помощью клепки на каркасе и устанавливались на раме. Броня толщиной 11 мм обеспечивала защиту от обычных пуль на дистанциях, превышавших 15 м, но совершенно не «держала» новую немецкую бронебойную пулю SmK. На «Шнейдере» полную защиту от пуль и осколков обеспечили, усилив лобовую и



Танки «Сен-Шамон» ранних (вверху) и поздних (внизу) выпусков



бортовую броню установкой дополнительных 5,5-мм листов с промежутком около 40 мм. Впрочем, фирма «Шнейдер» сначала обещала усилить бронирование, начиная со 129-й машины, затем — с 210-й. В итоге взять на себя работы по усилению бронирования пришлось мастерским учебного лагеря «штурмовой артиллерии» в Шамплиэ. На «Сен-Шамоне» с целью усиления защищенности уже в ходе производства пришлось перейти к броне толщиной 17 мм, что привело к увеличению массы танка и еще больше ухудшило проходимость.

Основное вооружение «Шнейдера» — короткоствольная 75-мм пушка — устанавливалось справа от водителя в небольшом спонсоне, образованном уступом правого борта корпуса. В итоге все цели слева находились в мертвой зоне. 75-мм пушка специальной конструкции имела ствол длиной 13 калибров и клиновой затвор. Ее выстрел отличался от выстрела полевой 75-мм пушки уменьшенным пороховым зарядом. Начальная скорость снаряда массой 7,25 кг составляла 200 м/с; максимальная прицельная дальность стрельбы — 600 м, эффективная — до 200 м. Угол наведения в горизонтальной плоскости составлял около 40°. Боекомплект пушки состоял из 90 выстрелов. Кроме пушки танк вооружался двумя 8-мм пулеметами «Гочкис» обр.1914 г., размещенных по бортам в карданных установках, прикрытых большими полусферическими бронешитами.

Что касается «Сен-Шамона», то 75-мм длинноствольную пушку установили в лобовом выступе корпуса по оси машины. На первых 165 танках была установлена 75-мм пушка L12 T.R. специальной разработки, а затем качающаяся часть стандартной полевой 75-мм пушки обр.1897 г. Стрельба велась штатными боеприпасами этой пушки. Начальная скорость 7,25-кг осколочного снаряда составляла 529 м/с. Угол наведения в вертикальной плоскости составлял от -4° до +10°, дальность прицельной стрельбы — до 1500 м. Наведение в горизонтальной плоскости было возможно только в очень узком секторе — 8°, так что перенос огня с цели на цель сопровождался поворотом всего танка.

Что касается силовой установки, то на «Шнейдере» она ничем примечательным не выделялась. На нем применялся 4-цилиндровый двигатель «Пежо» или «Шнейдер» специальной разработки, имевший мощность 65 л.с., жидкостное охлаждение и автоматическую систему смазки. Защищенные броней топливные

баки располагались в носовой части танка ниже двигателя, бензин подавался принудительно под давлением, создаваемым отработанными газами или ручным насосом. Механическая трансмиссия включала трехскоростную коробку передач с реверсом, обеспечивавшую скорость хода от 2 до 8 км/ч. В качестве механизма поворота использовался дифференциал.

На «Сен-Шамоне» использовали новинку — бензоэлектрическую трансмиссию. Бензиновый 4-цилиндровый двигатель «Панар» мощностью 80 — 90 л.с. работал на электрогенератор (динамо-машину), питавший два электромотора, по одному на каждой гусенице. Поворот производился за счет независимой подачи на электромоторы тока различной силы, чем достигалось неограниченное число передач в имеющихся пределах. Такое бесступенчатое регулирование давало значительное превосходство по легкости управления по сравнению с механической трансмиссией. Но в целом трансмиссия оказалась более тяжелой, громоздкой и ненадежной. Но машина получилась довольно скоростной: на испытаниях удалось достичь скорости 12 км/ч. Однако на практике этого делать не рекомендовали из опасения быстрой поломки двигателя и скорость движения танка ограничились 8,5 км/ч.

16 апреля 1917 года под Шмен-де-Дам состоялся боевой дебют французских танков. Дебют, впрочем, оказался не слишком удачным — 76 из 132 машин, участвовавших в атаке, остались неподвижно стоять на поле боя. Впрочем, это никак не повлияло на масштабы их дальнейшего производства и боевого применения. Любопытно отметить, что, приступив к формированию танковых сил позже англичан, французы к концу войны обладали не только танковым опытом, сопоставимым с английским, но и имели заметный перевес в численности танкового парка — 4330 машин. Однако его львиную долю составляли совершенно иные машины — легкие «Рено», во многом определившие характер французского послевоенного танкостроения.

В декабре 1915 года «отец французских танков» полковник Ж. Этьен предложил Луи Рено — известному конструктору и владельцу крупнейшей во Франции автомобилестроительной фирмы, осуществить идею постройки легкого танка. Рено отказался от предложения Этьена, мотивируя отказ отсутствием опыта постройки подобных машин. Несмотря на это, в следующем году Рено получил заказ на



Танк «Сен-Шамон» на местности

разработку танка, который, по-видимому, стал детищем совместной работы Рено и Этьена. В декабре 1916 года модель танка была представлена Консультативному комитету по артиллерии специального назначения; первые прототипы последовали в феврале и марте 1917 года. Официальные испытания начались 10 апреля и закончились полным успехом. Консультативный комитет немедленно выдал заказ на 1000 машин. Все они должны были иметь 8-мм пулемет Гочкиса, но Этьен предложил вооружить часть танков 37-мм пушкой.

Предполагалось, что завод фирмы Renault в Билланкуре сможет выпустить к сентябрю 750 танков; однако эта программа сразу была сорвана по ряду производственных причин, одной из которых стала нехватка брони. Броневые лис-

Прототип легкого танка Renault FT17. Обращает на себя внимание литая башня, отличной от серийной формы, и литая лобовая часть корпуса. Машина находится в экспозиции Королевского танкового музея в Бовингтоне



**Пулеметные танки
Renault на улице
Страсбурга. Декабрь
1918 года**



**Пушечный танк
Renault**



**Легкий танк Renault TSF
(радиотанк)**



ты пришлось заказать в Англии, так как французские заводы смогли начать производство брони для нового танка только с октября 1917 года. Производственные проблемы предельно обострились после 20 июня, когда заказ был увеличен до

3500 машин, причем все они требовались к весне 1918 года. Пришлось привлечь к постройке другие фирмы, и в результате заказ распределился таким образом: Renault — 1850 танков, Berliet — 800, Schneider — 600 и Delaunay-Belleville — 280 танков. Фирма Renault смогла выпустить первые серийные машины только в сентябре. Одну из них сразу отправили в США, где предполагалось изготовить 1200 танков. От остальных французских фирм танки начали поступать только в середине 1918 года.

С самого начала выпуска FT17 производился в четырех вариантах: пулеметном, пушечном, командирском (радиотанк TSF) и огневой поддержки («Рено» BS) с 75-мм пушкой в открытой сверху и невращающейся башне. Впрочем, последним в боях поучаствовать не удалось — ни один из 600 заказанных танков не был выпущен до конца войны.

Ко времени перемирия 11 ноября 1918 года было изготовлено 3177 танков «Рено». Но общий заказ оказался значительно большим, ибо между февралем 1917-го и ноябрем 1918 года было заказано 7800 танков. Таким образом, FT17 стал самым массовым танком Первой мировой войны и вдобавок самым воюющим. За период с 31 мая по 11 ноября 1918 года они имели 3292 встречи с врагом, в ходе которых 440 машин было потеряно.

По инициативе генерала Этьена 20 октября 1916 года началось проектирование «тяжелого танка для прорыва укрепленных районов противника в предстоящих наступательных боях». Проектирование и изготовление прототипов затянулись до декабря 1917 года. В феврале 1918-го фирма FCM получила заказ на 300 тан-

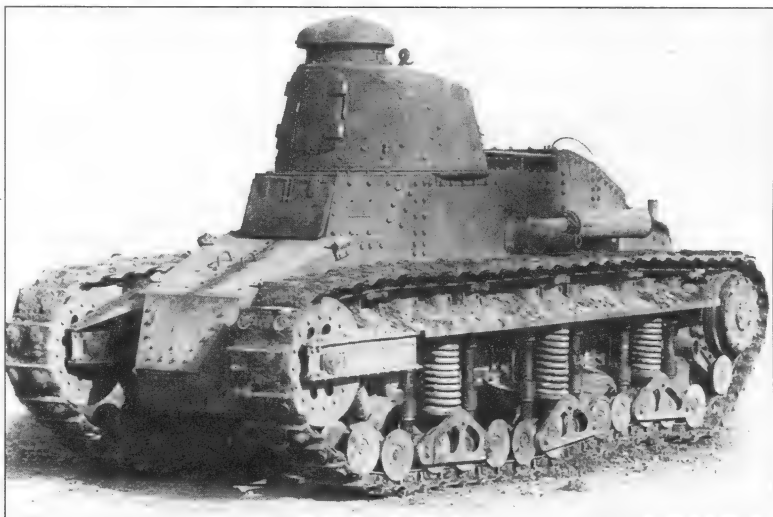
ков 2С, который трудно признать реалистичным. В итоге к ноябрю 1918 года в цехах верфи FCM в г. Сейне близ Тулона находились в разной стадии сборки лишь 10 машин. Ими, собственно, серия и ограничилась.

По окончании Первой мировой войны французская армия имела самый многочисленный танковый парк в мире. Однако затем танкостроение в этой стране вступило в стадию «летаргического сна» — за 17 послевоенных лет было выпущено всего около 280 новых танков.

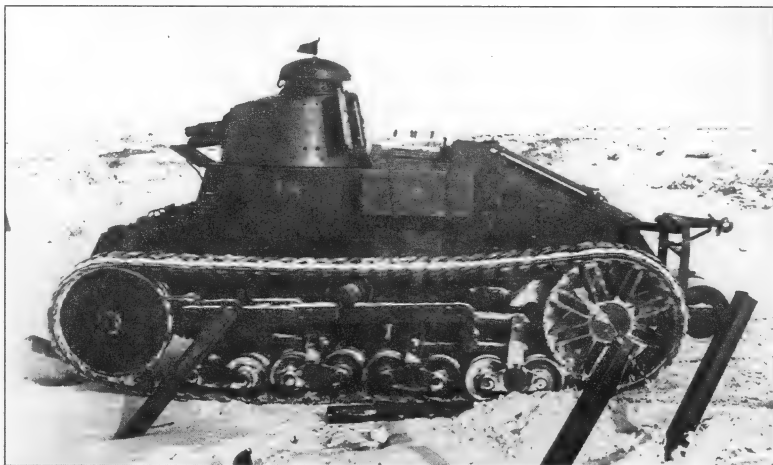
Столь легкомысленное пренебрежение танками вполне объяснимо. Французские генералы мыслили исключительно понятиями времен Первой мировой войны, тем более, что они с гордостью носили звание победителей. Любое предложение оснастить армию новейшей техникой отвергалось. Даже простая моторизация войск объявлялась вредной. Танки же считались пригодными только для поддержки пехоты и были расплелены по разным частям. «Инструкция тактического использования танков», увидевшая свет в 1929 году, предписывала использовать их лишь малыми группами. Такой подход позволял долгое время использовать танки, изготовленные в годы Первой мировой войны, тем более, что основу танкового парка составляли суперсовременные с точки зрения компоновки легкие танки FT17.

На модернизации последних французы и сосредоточились. Главное внимание при этом уделялось увеличению средней скорости движения и повышению плавности хода. Работы над машиной, получившей индекс NC, начались в 1923 году и велись по двум направлениям. Танк NC1 предполагалось оснастить новой стальной гусеницей, а NC2 — резиновой гусеницей Кегресса.

NC1 получил новую ходовую часть с оригинальной свечной подвеской, в результате чего плавность хода действительно возросла. Новые двигатель и трансмиссия позволили увеличить и скорость движения. В 1926 году ввели новую мелкозвенчатую гусеницу шириной 305 мм, которую можно было заменять на резинометаллическую шириной 320 мм. С использованием последней скорость возрастала до 35 км/ч. Спустя два года проект закрыли, а машину предложили на экспорт под обозначением NC27. В 1929 году небольшое количество таких танков закупила Япония, по одной машине — Швеция и Польша.



**Вверху: легкий танк Renault NC1. Франция, 1925 год
Внизу: экспортный вариант Renault NC2 (M26/27) во время испытаний в Польше. 1931 год**



С вариантом NC2 экспериментировали несколько больше. Резиновая гусеница оказалась ненадежной, и ее заменили на армированную резиновую с металлическими башмаками. Скорость движения возросла до 16 км/ч. На одном из образцов установили двигатель мощностью 75 л.с. и новую коническую башню со спаренными пулеметами. Впрочем, французских военных и NC2 не заинтересовал. На экспорт танк предложили как NC31. Такие машины закупили Китай и Польша, несколько штук приобрела Югославия.

Опытная модификация NC3 стала прототипом среднего танка D1, который был разработан в рамках программы танкостроения 1926 года. Процесс этот тянулся пять лет, однако D1 не стал в этом отношении рекордсменом. Все рекорды побил другой французский танк — V1. Разработка тактико-технических требований и проектирование этой машины продолжались все 1920-е годы!

Примерно аналогичная по вялости картина наблюдалась и в бронеавтомоби-

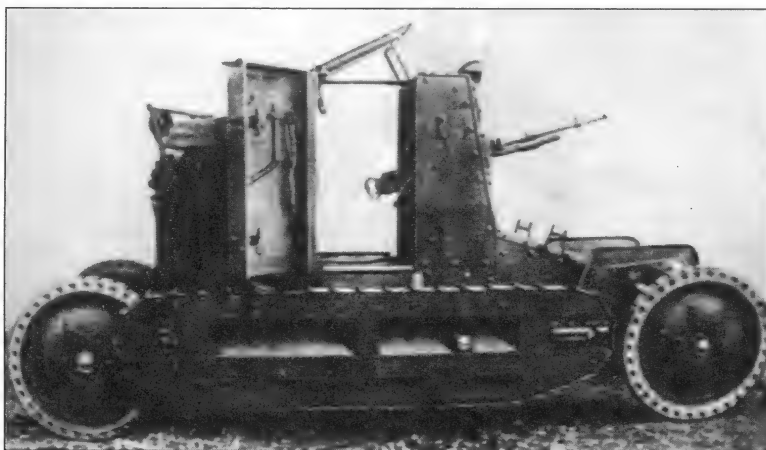
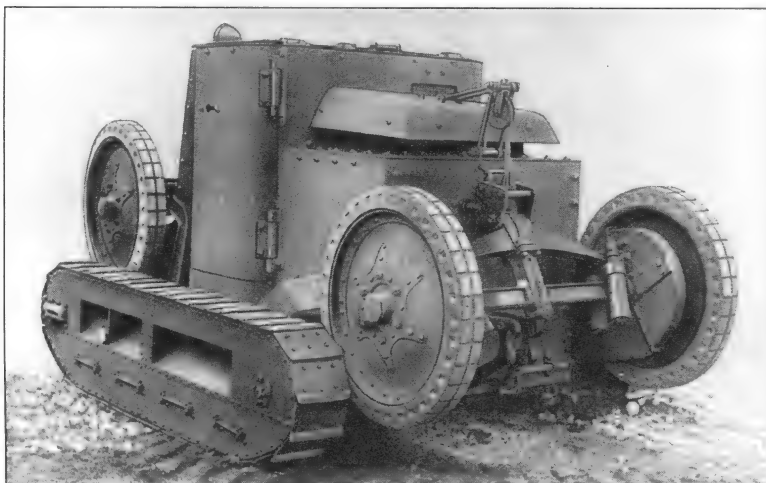
лестроении. Основные усилия свелись к модернизации парка броневи́ков, созданных в годы Первой мировой войны, и к перестановке их бронекорпусов на более современные автошасси. Особняком стоит лишь семейство довольно удачных полугусеничных броневи́ков «Ситроен-Кегресс» и «Шнейдер-Кегресс», созданное в конце 1920-х годов. Бронемашины этого типа поступали на вооружение кавалерийских частей. Все остальные типы броневи́ков, разработанные в 1920-х годах, предназначались для службы в колониях, не отличались оригинальностью конструкции и выпускались в ограниченных количествах.

Без особого успеха завершились и непродолжительные работы на поприще создания колесно-гусеничных танков. Фирма «Сен-Шамон» начиная с 1921 года разработала серию малых танков (танкеток) M21, M24 и M26. Однако, судя по всему, изготовлено было только несколько машин первого образца. На этих танках передняя и задняя пары колес поворачивались на кронштейнах вокруг осей почти на 180° и фиксировались над гусеницами. Чтобы заменить колеса на гусеницы с помощью привода от двигателя, требовалось 10 мин. При этом экипаж, состоявший из двух человек, оставался в машине. Для обратной замены движителя танк наезжал гусеницами на специальные деревянные подставки, приподнимая носовую часть. Опустив передние колеса, танк передвигался на подставках, пока не приподнималась кормовая часть, позволяя опустить и задние колеса. При массе 3,5 т танк на колесном ходу развивал скорость до 28 км/ч, на гусеницах же скорость составляла всего 6 км/ч. Существенным недостатком «Сен-Шамона» являлось размещение колес впереди и позади корпуса, что серьезно увеличивало длину танка.

Достоверно известно, что танк, не вызвавший никакого интереса у французских военных, в 1923 году с большой скидкой был продан Финляндии. Первоначально машина испытывалась в бронеавтомобильном батальоне финской армии, а в 1925 году была передана в танковый батальон. В 1937 году танк «Сен-Шамон» M21 был списан.

Толчком к активизации работ по созданию новых образцов бронетанковой техники во Франции стал приход к власти в Германии нацистов и провозглашенный ими курс на милитаризацию страны. Жизнь заставила французских военных заняться моторизацией армии. Крупнейшие французские фирмы, в свою оче-

Колесно-гусеничный танк «Сен-Шамон» M21, на гусеничном (вверху) и на колесном (внизу) ходу





редь, занялись созданием новых образцов бронетанковой техники. Особенностью этого процесса во Франции являлось наличие двух родов войск сухопутных сил: пехоты и кавалерии. Они могли самостоятельно заказывать промышленности боевую технику для собственных нужд и создавать организационно-штатную структуру тех или иных соединений. Таким образом, количество образцов вооружения, создаваемых различными фирмами, нередко удваивалось, что приводило к излишней разнотипности танкового парка.

7 сентября 1936 года французское правительство, осознав наконец, надвигающуюся угрозу войны со странами «оси», утвердило четырехлетний план строительства вооруженных сил. В соответствии с этим планом необходимо было изготовить 3500 новых танков для укомп-

лектования 50 танковых батальонов, предназначавшихся для поддержки пехотных соединений. Кроме того, предусматривалось и формирование двух танковых дивизий.

В 1938 году французы начали разработку сверхтяжелого танка F1. Конструкторское бюро ARL и фирма FCM предложили несколько вариантов.

В общих чертах FCM F1 был аналогичен советским тяжелым танкам SMK и Т-100, но французы, как обычно, внесли свою «изюминку» в проект. На F1 планировалось установить две башни, орудия которых должны были специализироваться на поражении различных групп целей, но в отличие от своих советских аналогов французский сверхтяжелый танк имел оригинальную компоновку. В передней части корпуса расположили отделение управления, за которым установили малую

Танки FCM36 из состава 1-го батальона 503-го танкового полка проходят мимо Триумфальной арки. Париж, 11 ноября 1938 года

Легкие танки D1 были частыми участниками предвоенных маневров французской армии



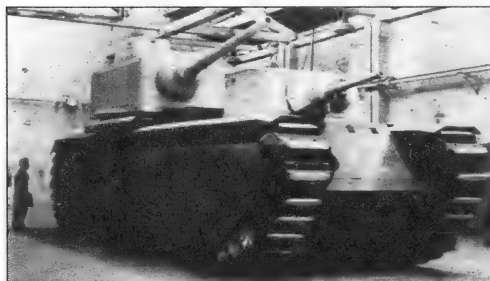


Колонна легких танков R35 на тактических занятиях. Весна 1940 года

башню с 47-мм пушкой. В средней части корпуса находилось моторно-трансмиссионное отделение, в кормовой — боевое с главной башней, в которой была установлена 75-мм пушка. По бронированию F1 превзошел бы все танки того времени — его бортовая броня имела толщину 100 мм, лобовая — 120 мм!

Уже на раннем этапе проектирования стало очевидно, что 75-мм пушка не будет эффективной против долговременных немецких укреплений, а ведь танк задумывался для прорыва Линии Зигфрида. В качестве альтернативных вариантов были предложены 90-мм и 105-мм орудия большой мощности. Дополнительное пулеметное вооружение размещалось следующим образом: в малой башне слева от пушки, по обоим бортам под главной башней, в кормовой части главной башни.

Чтобы сдвинуть с места сверхтяжелый танк, масса которого достигла 140 т, в средней части корпуса расположили два 550-сильных дизельных двигателя Renault с электротрансмиссией. По предварительным расчетам максимальная скорость при движении по шоссе составила бы 24 км/ч.



Деревянный макет в натуральную величину сверхтяжелого танка FCM F1

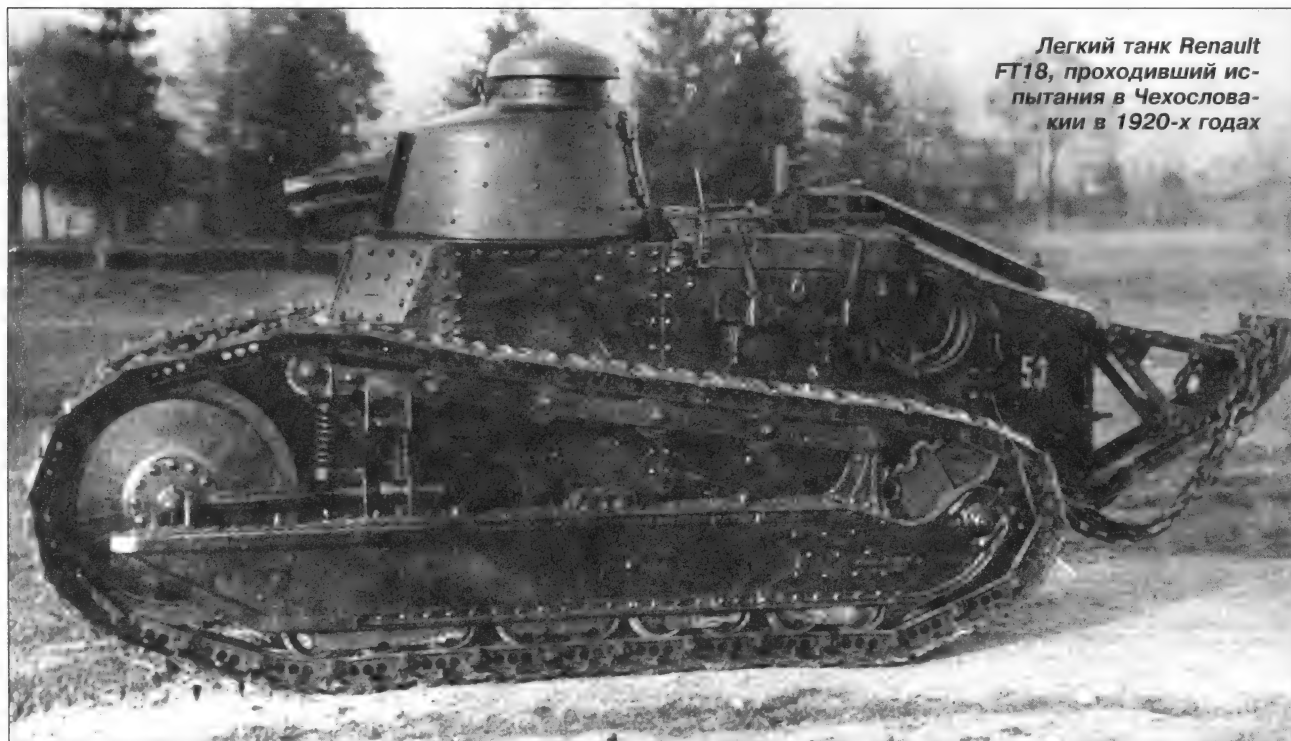
Оценив собственные проектные возможности, фирма FCM объявила, что постройка первого прототипа может быть закончена летом 1940 года, а производство сверхтяжелых танков можно будет начать в конце 1941-го. 17 января 1940 года фирма Schneider получила заказ на постройку четырех башен для опытного образца танка F1 и его конкурентов — танков ARL и AMX Tracteur C (двух с 90-мм и двух со 105-мм пушками). Впрочем, вскоре выяснилось, что фирма AMX не способна уложиться в отведенные ей сроки изготовления Tracteur C. Спустя месяц эту программу закрыли, а все усилия сосредоточили на танке F1, деревянный макет которого был представлен 12 апреля 1940 года. От танка фирмы ARL в скором времени тоже отказались — при сравнении обоих проектов наиболее привлекательно смотрелся именно F1. Кроме того, макет танка был выполнен с максимальной возможной детализацией, что в итоге сыграло важную роль.

Техническая комиссия, которой был представлен FCM F1, одобрила проект и сделала предварительный заказ на 12 танков, первый из которых предполагалось получить в мае 1941 года, а затем наладить выпуск этих машин с темпом 3–4 единицы в месяц. Также было выдвинуто условие довести бортовое бронирование до 120 мм, что повысило бы массу танка ещё примерно на 5 т, а скорость снизилась бы до 20 км/ч.

Понятно, что ни одного экземпляра сверхтяжелого танка FCM F1 изготовлено не было. Все работы были прекращены в середине июня 1940 года, а заготовки уничтожены техническим персоналом.

ТАНКИ

Char léger d'accompagnement (легкий танк сопровождения) FT17



Легкий танк Renault FT18, проходивший испытания в Чехословакии в 1920-х годах

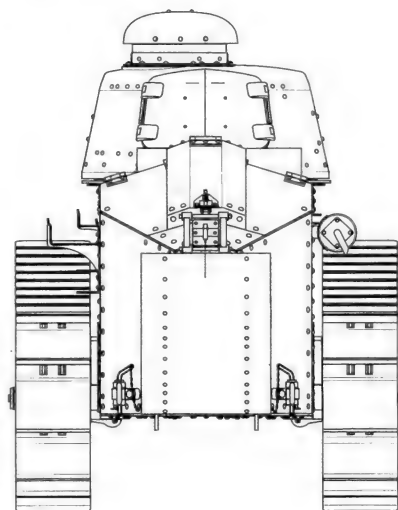
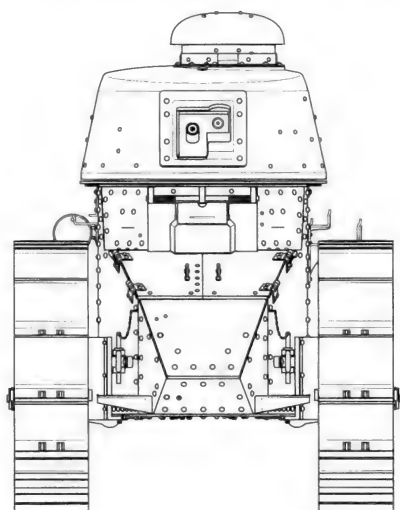
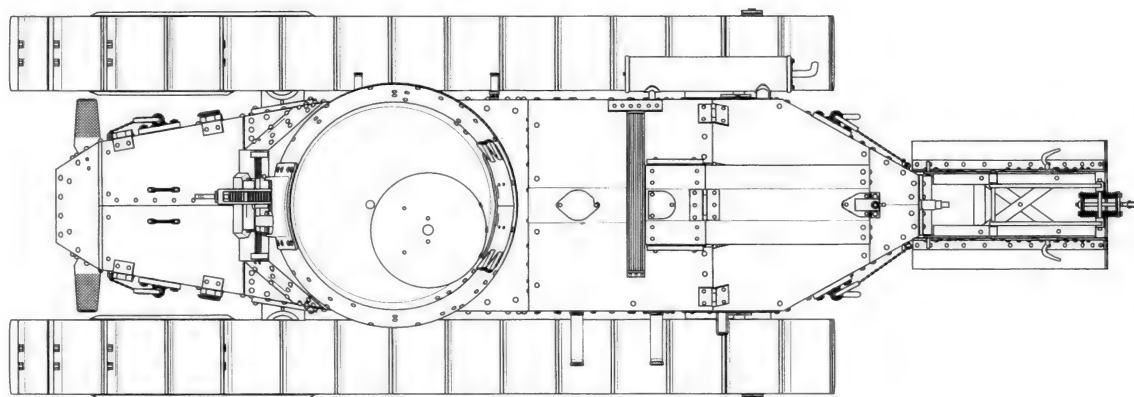
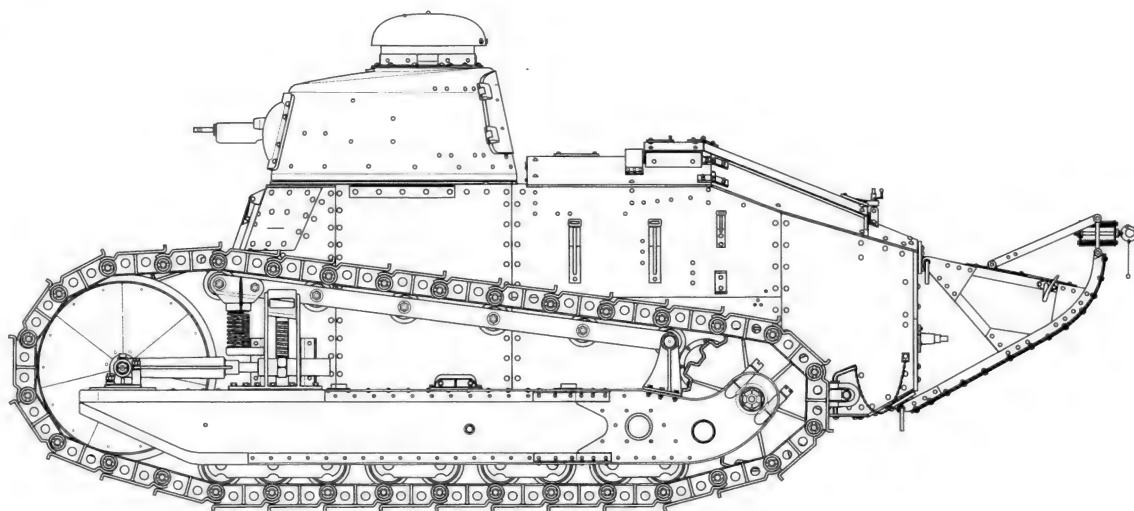
К 1940 году во французской армии продолжали оставаться на вооружении танки Renault FT17, классифицировавшиеся как легкие танки сопровождения. Это был первый в мире танк, имевший вооружение, смонтированное во вращающейся башне. Производился с 1917 года фирмами Renault, Berliet, Schneider и Delauney-Belleville.

Несколько слов о конструкции танка. Он имел корпус простой формы, собиравшийся на каркасе из уголков и фасонных деталей. Ходовая часть состояла из четырех тележек — одной с тремя и трех с двумя опорными катками малого диаметра на борт, которые собирались на продольной балке. Подвеска — блокированная, на листовых рессорах. Шесть поддерживающих катков объединялись в обойме, задний конец которой крепился на шарнире. Передний конец подрессоривался спиральной пружиной, обеспечивавшей постоянство натяжения гусеницы. Ведущее колесо располагалось сзади, а направляющее, выполненное из дерева со стальным ободом, спереди. Для повышения проходимости через рвы и окопы танк имел съемный «хвост» на

оси, поворотом вокруг которой он закидывался на крышу моторного отделения. Во время марша на хвосте мог располагаться полезный груз или 2–3 пехотинца. На танке был установлен карбюраторный двигатель «Рено». Вращающий момент через коническое сцепление передавался на механическую коробку передач, имевшую четыре скорости вперед и одну на-

Интерьер башни танка Renault FT18 с пушечным вооружением







Легкие танки FT17 и FT18 с пулеметным и пушечным вооружением во время маневров финской армии. 1920-е годы

зад. Вход и выход экипажа осуществлялся через трехстворчатый носовой люк (в кормовой части башни имелся еще запасной). Стрелок 37-мм пушки или 8-мм пулемета Hotchkiss располагался в башне стоя или полусидя в брезентовой петле, которую позже заменили регулируемым по высоте сиденьем. Башня, имевшая грибовидный откидывающийся колпак для вентиляции, вращалась вручную. Бо-еукладка снарядов (200 осколочных, 25

бронебойных и 12 шрапнелей) или патронов (4800 штук) располагалась на днище и стенках боевого отделения. Помимо сложной и трудоемкой при изготовлении литой башни выпускалась клепаная, восьмигранная.

По состоянию на 1921 год во французской армии имелось 3737 танков Renault FT разных модификаций. Такое количество танков было просто не нужно, но списать их не поднималась рука. Часть

Легкий танк FT18 преодолевает ров





Танки Renault FT17 литовской армии, 1926 год. Боевые машины вооружены немецкими пулеметами Maxsim MG 08

машин продали в другие страны, часть отправили на хранение, а часть продолжали эксплуатировать.

В середине 1930-х годов эти танки перевооружили 7,5-мм пулеметом обр.1931 г., что было связано с общей заменой калибра пехотного оружия. Пулеметы устанавливались и в пушечные (вместо пушки), и в пулеметные танки. Боекомплект составлял 4500 патронов. Перевооруже-

нию подверглись 2100 танков, получивших обозначение FT31, однако в наличии еще оставались боевые машины с 37-мм пушкой.

В мае 1940 года во французских бронетанковых силах имелось восемь отдельных танковых батальонов (11, 18, 29, 30, 31, 33, 36 ВСС и колониальный батальон Альпийской армии), оснащенных в основном машинами FT, по 63 танка в



Легкие танки Renault FT31 на маневрах французской армии. Конец 1930-х годов



Легкий танк Renault FT18 на предвоенных маневрах французской армии

каждом. Эти батальоны придавались полевым армиям. Материальная часть использовалась в качестве неподвижных огневых точек. Также существовало три отдельные роты танков FT (343, 344, 350 Cie.A) по 10 танков в каждой. Французские военно-воздушные силы использовали некоторое количество танков для охраны аэродромов. Кроме того, 54 машинами располагал 63-й батальон в Сирии, а 244 — различные подразделения в Северной Африке. Остальные боевые машины в разной степени исправности находились на хранении.

Батальоны, вооруженные FT17/18 и FT31, придавались полевым армиям в качестве резерва. Почти все они так и приняли участия в боевых действиях. Известен, пожалуй, только один боевой эпизод с их участием у Шато-Тьерри. Для защиты позиций к югу от Марны, на

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА FT18 (char cannon)

БОЕВАЯ МАССА, т: 6,89.

ЭКИПАЖ, чел.: 2.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 5000, ширина — 1740, высота — 2376, клиренс — 435.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб корпуса — 16, борт и корма — 16, крыша — 8, днище — 6, башня — 22.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка Puteaux SA 18 L/21 калибра 37 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 237 выстрелов.

ДВИГАТЕЛЬ: Renault 18CV, 4-цилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения; мощность 35 л.с. (25,6 кВт) при 1500 об/мин, рабочий объем 4480 см³.

ТРАНСМИССИЯ: коническое сцепление, четырехскоростная коробка передач, бортовые фрикционы; ленточные тормоза.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: 4 тележки — одна с тремя, остальные с двумя опорными катками малого диаметра, подвешенными к продольной балке на листовых пружинных рессорах, ведущее колесо заднего расположения; ширина гусеничной цепи 343 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 7,7.

ЗАПАС ХОДА, км: 35.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 20; ширина рва, м — 1,35; высота стенки, м — 0,6; глубина брода; м — 0,7.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: отсутствуют.

подступах к Парижу, был сформирован батальон, одну из рот которого оснастили танками «Рено» FT. Один из танков, под командованием кадета Де Роже, занял позицию у моста через реку. 10 июня к мосту подошла немецкая моторизованная колонна. Кадету Де Роже удалось подбить около десятка немецких автомашин, прежде чем он был убит.

После падения Франции танки «Рено», находившиеся в колониях, остались в



Немецкие солдаты у брошенного на обочине дороги Renault FT18, Франция, июнь 1940 г.



Немецкий солдат у трофейных танков Renault FT31. Франция, июнь 1940 года

Группа трофейных французских танков FT18 (обозначение в Вермахте – Pz.Kpfw. 18R 730(f) одного из подразделений Люфтваффе. Renault UE



распоряжении правительства Виши. В ноябре 1942 года во время высадки американских войск в Марокко танки «Рено» участвовали в боевых столкновениях французов с ними.

В результате кампании 1940 года во Франции немцы захватили 704 танка «Рено» FT, из них только около 500 – в работоспособном состоянии. Часть машин была отремонтирована и под обозначением Pz.Kpfw.17R 730(f) или 18R 730(f) использовалась для патрульно-охранной службы. «Рено» служили и для обучения механиков-водителей германских частей на территории Франции. Часть разоруженных машин использова-

ли в качестве подвижных командных и наблюдательных пунктов. В апреле 1941 года сотню «Рено» FT с 37-мм пушками выделили для усиления бронепоездов. Их устанавливали на железнодорожные платформы, получая таким образом дополнительные бронев вагоны. В июне 1941 года некоторое количество «Рено» и бронепоездов с ними выделили для борьбы с партизанами на оккупированных территориях. Пять танков на железнодорожных платформах использовали для защиты дорог в Сербии. Для тех же целей несколько «Рено» использовались и в Норвегии. Люфтваффе применяли их для охраны аэродромов, а также для расчистки взлетных полос – для этого на нескольких танках без башен установили бульдозерные отвалы.

Американские войска в Нормандии в 1944 году столкнулись с «Рено» FT, вкопанными в землю по середине или по крышу корпуса в качестве огневых точек на подступах к важным объектам, перекрестках улиц и т.п. Эти машины приняли участие и в уличных боях во время восстания в Париже летом 1944 года.

На начало Второй мировой войны «Рено» еще имелись в армиях Польши (70 единиц и 32 в качестве бронедрезины R), Греции, Югославии, Румынии, Финляндии и Японии.

Видимо, последний раз FT17 пошли в бой в августе 1945 года, когда подразделение французских танков вступило в бой с японцами у Ханойской крепости.

Chenillette de ravitaillement d'infanterie (танкетка снабжения пехоты) 31R (UE, UE2)



Во Франции в 1920-е годы уделялось мало внимания созданию танкеток, но успехи англичан заставили французов активизироваться. В 1929 году в государственных мастерских в Рейле была изготовлена одноместная танкетка «Сабатэ». К полю боя эта машина массой 2,3 т перевозилась на грузовом автомобиле, а в бою передвигалась на металлических гусеницах, управляемая водителем-пулеметчиком в положении лежа с помощью ножных педалей и ручного рычага акселератора. Вне боя он мог управлять танкеткой сидя, пользуясь вторым комплектом педалей. Скорость движения машины, оснащенной 18-сильным двигателем, не превышала 8 км/ч. Из стадии опытного образца эта разработка не вышла.

Единственная же серийно выпускавшаяся во Франции танкетка была спроектирована фирмой Renault в 1931 году на основе конструкции британской танкетки Carden-Loyd Mk VI. Классифицировалась как танкетка снабжения пехоты и соответственно использовалась. Производилась фирмами Renault, Berliet, AMX, Fouga. С 1932 по 1940 год было выпущено 4896 танкеток UE и UE2.

Танкетки Renault UE и UE2 имели клепаный корпус. Головы членов экипажа

прикрывались литыми бронеколпаками. Вооружение отсутствовало. Варианты UE и UE2 различались незначительными элементами конструкции. Масса машин составляла 2,1 т, грузоподъемность — 400 кг. Компоновка была аналогична британскому прототипу. В боевом отделении между членами экипажа устанавливался 4-цилиндровый карбюраторный двигатель жидкостного охлаждения Renault 85 мощностью 35 л.с, позволявший машине развивать скорость 30 км/ч. Ходовая часть состояла из шести опорных катков на

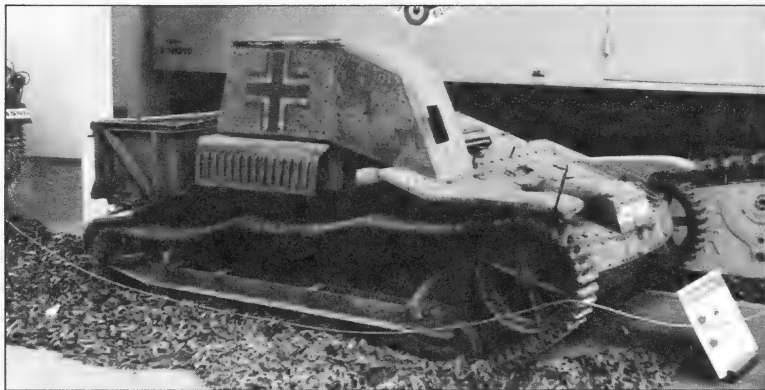
Танкетка снабжения Renault UE

Танкетка Renault UE2 с гусеничным прицепом. Лето 1940 г.





Часть трофейных танкеток Renault UE немцы переоборудовали в САУ с 37-мм противотанковыми пушками



Оборудованные рубками и вооруженные пулеметом MG34 такие танкетки использовались в Люфтваффе для обороны аэродромов

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКЕТКИ RENAULT 31R

БОЕВАЯ МАССА, т: 2,1.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ, т: 0,4.

ЭКИПАЖ, чел.: 2.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 2800, ширина — 1740, высота — 1250, клиренс — 260.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб — 9, борт — 6, корма — 9.

ДВИГАТЕЛЬ: Renault 85, 4-цилиндровый, карбюраторный, жидкостного охлаждения; мощность 35 л.с. (25,6 кВт) при 2800 об/мин, рабочий объем 2120 см³.

ТРАНСМИССИЯ: главный фрикцион сухого трения, трехскоростная коробка передач.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: шесть опорных катков на борт, заблокированных попарно в три тележки, подвешенные к продольной балке на полуэллиптических листовых рессорах, два поддерживающих катка, ведущее колесо переднего расположения; ширина трака 170 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 30.

ЗАПАС ХОДА, км: 60.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: отсутствуют.

борт, заблокированных попарно в три тележки, подвешенные к продольной балке на полуэллиптических листовых рессорах, двух поддерживающих катков, ведущего колеса переднего расположения и направляющего колеса. Запас хода машины составлял 60 км.

Во французской армии танкетки Renault UE использовались в соединениях пехоты и кавалерии как транспортные машины и артиллерийские тягачи для 25-мм противотанковой пушки SA34. В пехотном полку имелось 9, а в моторизованном 18 танкеток.

Танкетки, захваченные Вермахтом, получили обозначение *Infanterieschlepper UE 630(f)*. Первоначально они использовались в качестве легких тягачей для перевозки снаряжения и боеприпасов (в том числе и на Восточном фронте). С бронированной кабиной и вооруженный пулеметом UE 630(f) применялся для полицейских и охранных функций. В частях Люфтваффе несколько машин оборудовали одной и даже двумя рубками с пулеметами MG34 и использовали для охраны аэродромов. Несколько сот машин переделали в противотанковые установки для пехотных частей — 3,7 cm Pak 36(Sf) auf *Infanterieschlepper UE 630(f)*. При этом верхний станок и щит пушки остались без изменений. Еще 40 транспортеров оборудовали специальной броневой рубкой, размещенной в кормовой части машины, где находилась радиостанция. Они применялись в качестве машин связи и наблюдения в частях, вооруженных трофейными французскими танками. Несколько тягачей переоборудовали в кабелеукладчики. В 1943 году почти все машины, не подвергшиеся переделкам ранее, были оборудованы в пусковые установки тяжелых реактивных мин — 28/32 cm *Wurfrahmen(Sf) auf Infanterieschlepper UE 630(f)*.

Кроме Китая, закупившего 10 машин Renault UE (Chine), вооруженных 7,5-мм пулеметом *Lebel* в полностью бронированной четырехгранной рубке, смещенной к правому борту, производство Renault UE наладила Румыния.

На 22 июня 1941 года в румынской армии числилось 178 Renault UE: 126 UE Malaxa собственного производства; 13 Renault UE, купленных во Франции; 39 машин, переданных из трофеев Германии. В румынской армии Renault UE применяли в качестве тягачей 47-мм пушек «Шнейдер», по 12 машин в противотанковой роте. Большинство из них было уничтожено и захвачено советскими войсками.

Char de bataille (боевой танк) D1



Боевой танк D1 разрабатывался фирмой Renault в рамках программы танкостроения, принятой в 1926 году, и представлял собой дальнейшую модернизацию танка Renault NC27, а точнее опытного образца NC3. В марте 1929 года военные выдали заказ на 10 предсерийных машин, получивших название NC31. Впрочем, в мае 1930 года их название снова изменили — уже на Char D1.

Корпус танка собирался из катаных бронелистов на каркасе из уголков с помощью клепки. Между механиком-водителем (располагался слева) и радистом в отделении управления был неподвижно установлен 7,5-мм пулемет Chatellerault M1931, огонь из которого вел механик-водитель. Механик-водитель размещался в рубке, в лобовом листе которой имелся прямоугольный люк с откидной крышкой. В последней, в свою очередь, имелся лючок для наблюдения с крышкой со смотровой щелью. Кроме того, водитель мог вести наблюдение через две смотровые щели в боковых стенках рубки, а на крыше рубки мог быть установлен перископ. Единственным средством наблюдения радиста был аналогичный перископ.

К корме корпуса крепился хвост. На его конце имелось подпружиненное буксирное приспособление, а по бокам — крючья для буксирных цепей.

Что касается башни, то с ее окончательным типом французы определились не сразу. Первоначально предполагалось использовать на танке литую башню ST1

Танк D1 в Тунисе, конец 1942 года

Предсерийный D1 с башней от легкого танка FT





Башни ST1 (слева) и ST2 (слева внизу)

прошли испытания на танках D1, но военных не устроили, поэтому вплоть до конца 1932 года на поступающие в войска танки временно устанавливались башни от танков FT17.

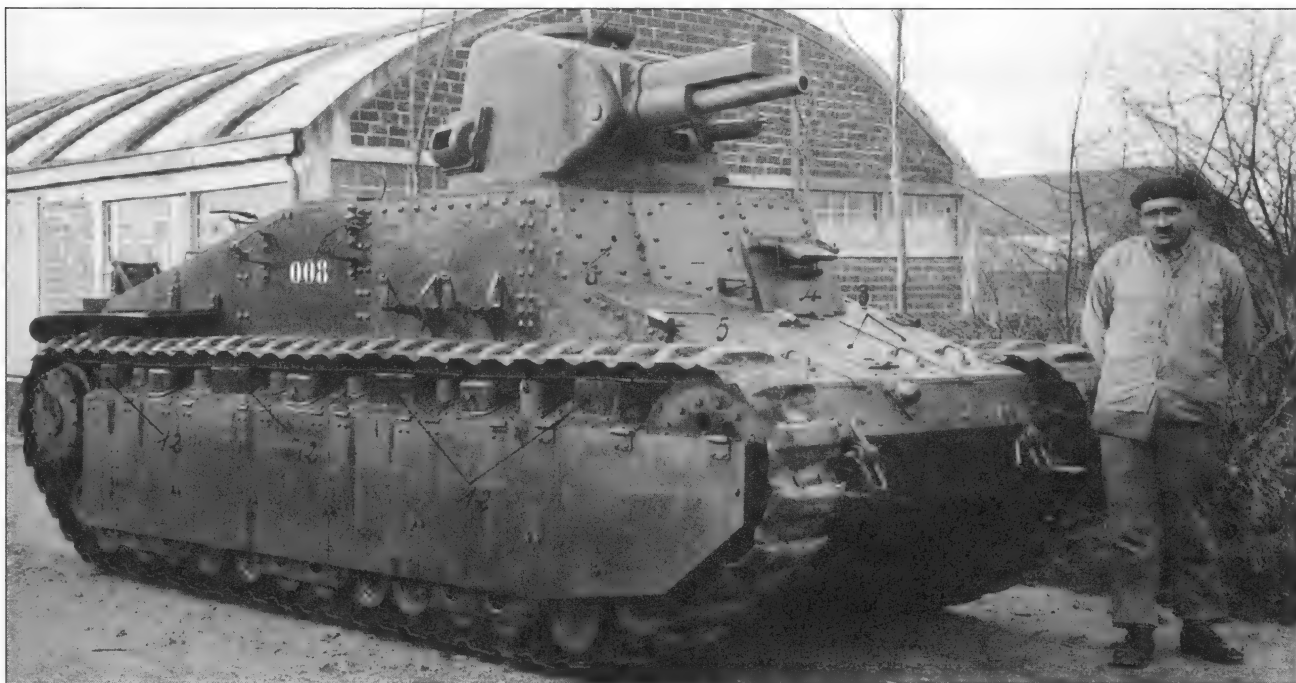
В качестве альтернативы ST1 были разработаны башни ST2 и ST3. В ходе испытаний лучшие результаты показала литая одноместная башня ST2. Но и она была чрезвычайно неудобной и тесной. Однако выбрать было больше не из чего.

В башне ST2 устанавливалась спаренная установка 47-мм пушки SA34 и 7,5-мм пулемета Chatellerault M1931. Следует отметить, что и пулемет, и пушка могли отсоединяться от спаренной установки и наводиться на цель независимо. Наведение вооружения по вертикали осуществлялось вручную, а по горизонтали — с помощью червячной передачи. Броневой снаряд пушки SA34 имел начальную скорость 450 м/с. Следует, однако, заметить, что пушка эта была разработана на основе морского орудия образца 1892 года! Тогда же и был разработан броневой снаряд. Так что рассматривать ее в качестве серьезного противотанкового средства было нельзя даже в середине 1930-х годов.

Для наблюдения в распоряжении командира танка имелись три зеркальных смотровых прибора, установленных в стенках башни. Поскольку такие приборы применялись на французском танке

Один из первых 10 танков D1, оснащенный башней ST1

фирмы Schneider, которая в количестве 10 экземпляров была заказана в ноябре 1930 года. По конструкции она была аналогична башне одного из прототипов танка В, с той лишь разницей, что вместо одного из пулеметов, в ней была установлена 47-мм пушка SA34. Эти башни





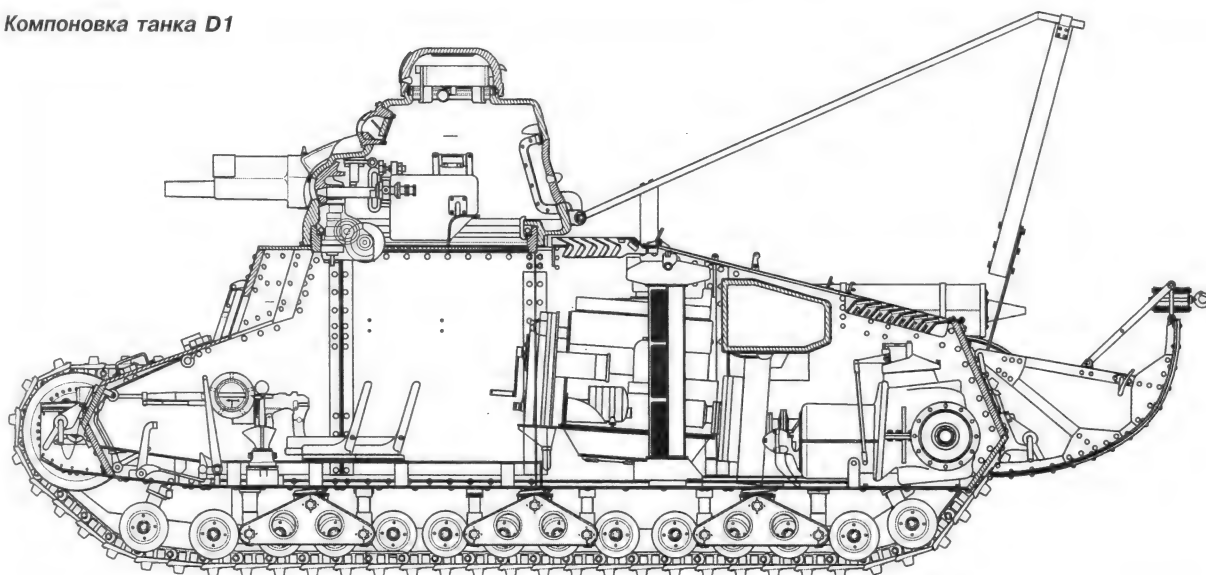
Танк D1 с башней ST2

впервые, их решили продублировать смотровыми щелями. Смотровая щель имела и во вращающейся командирской башенке. Толку от такого большого количества приборов наблюдения было очень мало. Дело в том, что командир совмещал свои обязанности с обязанностями наводчика и заряжающего. Огонь из пушки и пулемета можно было вести сидя или с колена, вести наблюдение через зеркальные приборы — стоя, а для того, чтобы воспользоваться командирской

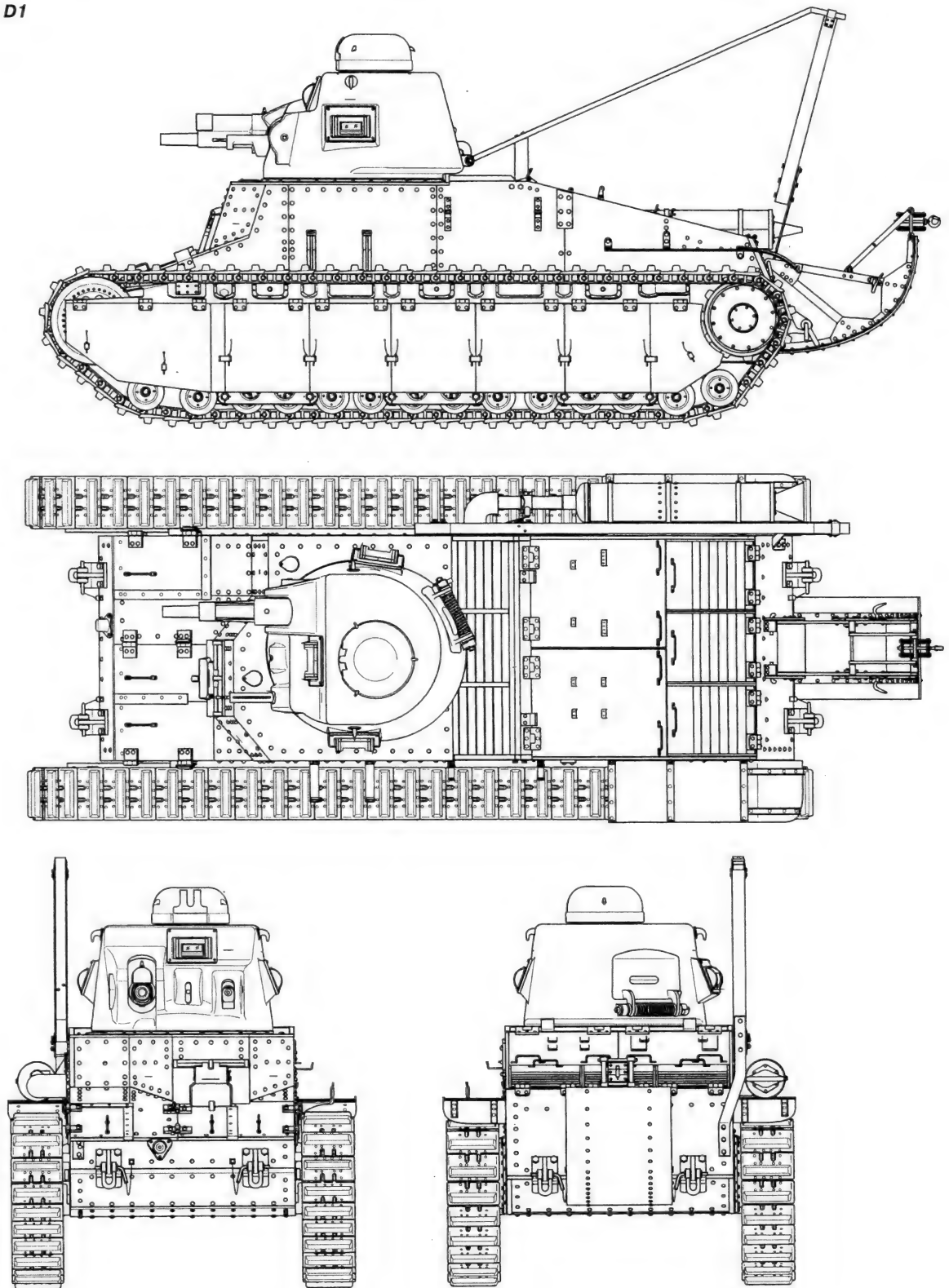
башенкой, надо было вообще встать на сиденье! Стоит ли удивляться, что в большинстве случаев командир танка вел наблюдение за полем боя с помощью одного прицела, в который много не увидишь!

Еще одной особенностью танка D1 была антенна. Она размещалась в кормовой части корпуса и имела Л-образную форму. Больше ни на одном французском танке подобная конструкция не применялась.

Компоновка танка D1



D1



В 1931–1935 годах было изготовлено 160 танков D1.

Поставки D1 в вооруженные силы Франции начались в январе 1932 года и закончились в начале 1935-го. Из этих танков сформировали три батальона (ВСС) по 45 танков.

Первоначально танковые батальоны, вооруженные D1 были размещены на территории Франции. Но с поступлением на вооружение более современных машин D1 стали переводить с Северную Африку. Переброска танков в Тунис началась в 1937 году и завершилась в 1939-м. Всего в Африку было переброшено 152 танка D1, а во Франции осталось только восемь машин. Оставшиеся в метрополии танки, вероятно, использовались для учебных целей. В Тунисе D1 получили три танковых батальона — 61, 65, и 67 ВСС. Эти части предназначались для прикрытия восточной границы Туниса от итальянцев, которые с приходом Муссолини к власти пытались играть доминирующую роль в регионе. В случае конфликта D1 являлись бы грозным противником для итальянских танкеток.

После катастрофы в Дюнкерке 67 ВСС был отправлен морем из Бизерты в Тулон.

История боевого применения танков D1 в кампании 1940 года достаточно коротка. Фактически батальон перестал существовать через несколько дней с момента прибытия на фронт.

К моменту подписания перемирия с Германией и Италией в Тунисе имелось 107 танков типа D1. Эти танки были самыми мощными из французских танков в Северной Африке.

В октябре 1940 года французы обратились к итальянцам с просьбой разрешить ввести в эксплуатацию 62 легких танка, мотивируя это необходимостью защиты своей колониальной империи. Необходимое разрешение они получили, но танков D1 в числе этих машин не было. К концу декабря 1940 года итальянцы разрешили эксплуатацию еще 50 танков, опять-таки без D1. Разрешение разблокировать 62 D1 итальянцы дали только летом 1941 года, причем при условии перевода этих танков в Алжир. Иметь эти достаточно мощные танки у себя под боком в Тунисе итальянцы опасались, и поэтому разрешение на разблокировку еще 15 D1 для службы в Тунисе так и не было получено.

В 1942 году танкам D1 пришлось постыдиться по американцам, высадившимся 9 ноября у Орана. Вскоре французские части, в том числе и укомплектованные

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА D1

БОЕВАЯ МАССА, т: 14.

ЭКИПАЖ, чел.: 3.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 5760, ширина — 2160, высота — 2400.

ООРУЖЕНИЕ: 1 пушка SA34 калибра 47 мм, 2 пулемета Chatellerault M1931 калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 78 выстрелов, 3000 патронов.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: 10–30.

ДВИГАТЕЛЬ: Renault, 4-цилиндровый, четырехтактный, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения; мощность 65 л.с. (47,5 кВт) при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: шестиступенчатая коробка передач, дифференциал типа Cleveland, бортовые передачи.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: 14 опорных катков малого диаметра на борт, 12 из которых сблокированы в 3 тележки, ведущее колесо заднего расположения; ширина гусеницы 325 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 15,9

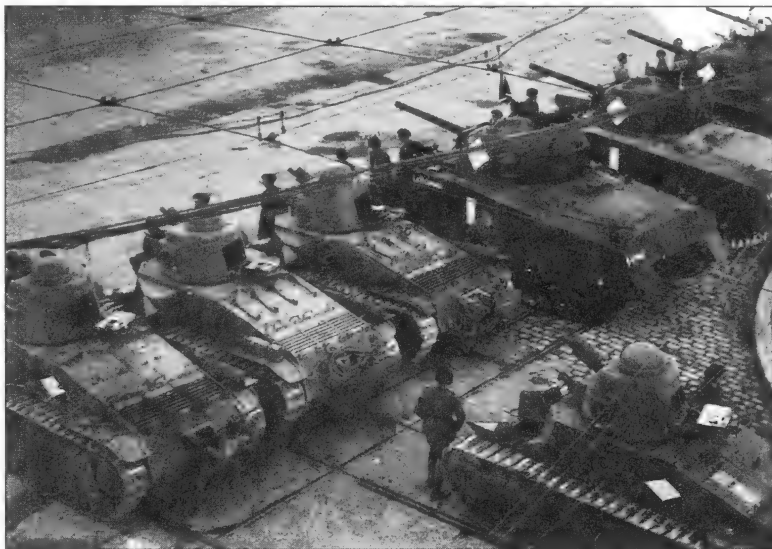
ЗАПАС ХОДА, км: 90.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 45, ширина рва, м — 2,2, высота стенки, м — 1,1, глубина брода, м — 0,9.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: радиостанция ER52 или ER52bis.

танками D1, вступили в бой с немцами на стороне союзников. Все оставшиеся D1 были сведены в одну боевую группу. Они еще могли применяться в обороне, но когда союзники сами перешли в наступление, устарелость этих тихоходных машин стала очевидной. Поэтому уже в начале марта 1943 года все D1 были выведены в резерв. Так что разгром итало-немецких сил в Северной Африке произошел уже без их участия. Тем не менее служба D1 еще не была завершена. После окончания боевых действий на этом театре 10 D1 было отремонтировано и включено в состав охраны Туниса.

В строю танки 2-го полка африканских стрелков. На переднем плане — D1, на заднем — «шерманы». Алжир, март 1943 года



Automitrailleuse de reconnaissance (разведывательный танк) AMR 33VM



Легкий танк AMR 33VM

Прототип AMR 33VM отличался иной подвеской ходовой части

Идея создания легкого разведывательного танка (дословно «разведывательный авто-пулемет») для кавалерийских соединений возникла еще в начале 1920-х годов. Дело в том, что скорость фактически единственного тогда французского танка



Серийный легкий танк AMR 33VM

FT17 не превышала 8 км/ч, а значит действовать совместно с конницей он не мог. Требования к «разведывательному авто-пулемету» разрабатывались безумно долго — целых восемь лет. Согласно им



Легкие танки AMR 33VM из состава 4-го кавалерийского корпуса во время учений. 1939 г.

новый танк должен был иметь массу до 3 т, запас хода до 200 км и вооружаться одним пулеметом. Машину разработала фирма Renault в 1932–1933 годах. В 1934–1935 годах заводские цеха покинули 123 боевых машины, включая 5 прототипов.

Танк имел клепаные корпус и башню, броневые листы которых располагались под рациональными углами наклона. В шестигранной башне в шаровой установке был смонтирован пулемет. Двигатель танка был смещен к правому борту, а башня — к левому. Механик-водитель и стрелок размещались тандемом — один за другим.

Танки AMR 33 состояли на вооружении разведывательных подразделений механизированных пехотных и кавалерийских дивизий и бригад. На 2 сентября 1939 года во французской армии числилось 120 машин этого типа, из которых 110 находились в Европе, а 10 остальных — в колониях. В двух легких механизированных дивизиях (1-й DLM и 2-й DLM — Division Legere Mecanique) имелось по три эскадрона AMR 33, а в трех кавалерийских дивизиях — по одному эскадрону.

Эти танки принимали участие в боях мая — июня 1940 г. во Франции. Несмотря на хорошую проходимость и высокую скорость, главным недостатком AMR 33 являлась тонкая броня и слабое вооружение. В ходе боевых действий большинство машин этого типа попало в руки немцев. Получив наименование Pr.Sp Wg. VM 701(f), AMR 33 использовались в Вермахте и войсках СС в качестве легкой танкетки.



ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА AMR 33 VM

БОЕВАЯ МАССА, т: 5,5.

ЭКИПАЖ, чел.: 2.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 3504, ширина — 1640, высота — 1727, клиренс — 350.

ООРУЖЕНИЕ: 1 пулемет Reibel калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 2500 патронов.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: 5–13.

ДВИГАТЕЛЬ: Reinstella, 4-цилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения; мощность 82 л.с. (62,6 кВт).

ТРАНСМИССИЯ: 6-скоростная коробка передач.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: четыре опорных обрезиненных катка на борт, четыре поддерживающих катка, ведущее колесо переднего расположения; подвеска маятниковая, с листовыми рессорами.

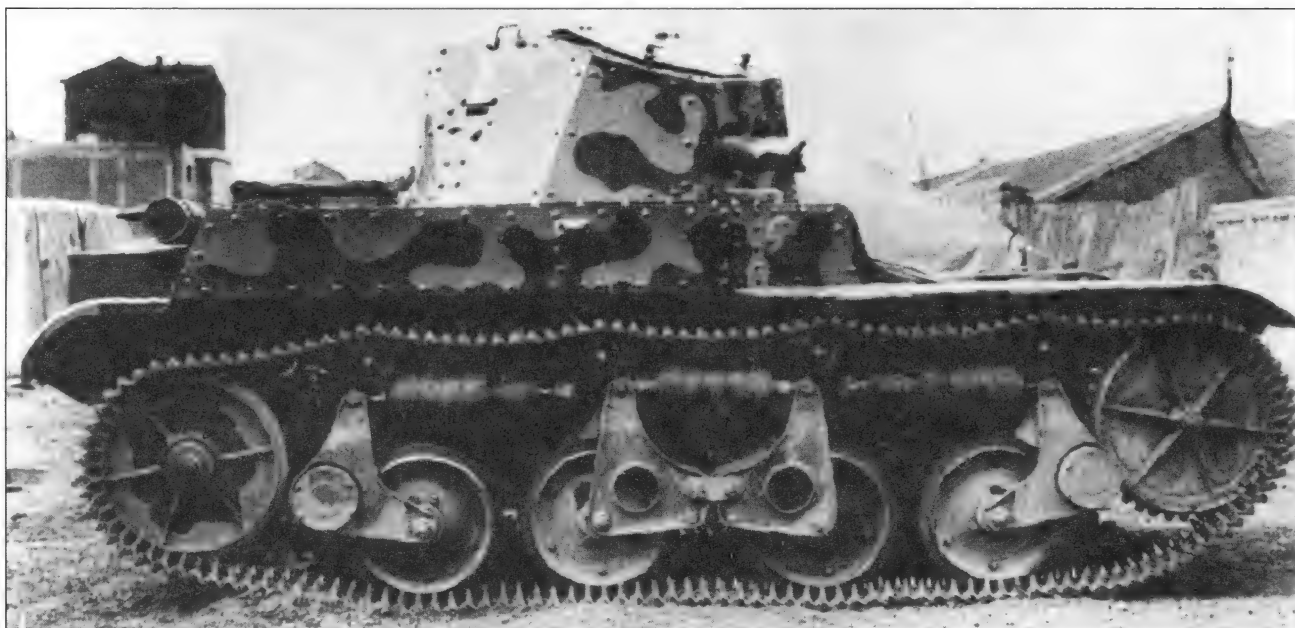
СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 60.

ЗАПАС ХОДА, км: 200.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема — 40°; высота стенки, м — 0,61; ширина рва, м — 1,5; глубина брода, м — 0,65.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: отсутствуют.

Automitrailleuse de reconnaissance AMR 35



**Вверху: легкий танк AMR 35ZT1.
вооружение еще не установлено**



Развитием машины AMR 33 стал легкий разведывательный танк AMR 35. Эта машина стала несколько больше по размерам, что позволило вооружить ее крупнокалиберным пулеметом. Компоновка и схема ходовой части не изменились. Испытания нового танка прошли в 1934 году, а со следующего года началось серийное производство. До 1940 года было изготовлено 200 единиц четырех модификаций.

Первый серийный вариант AMR 35ZT был самым массовым — изготовлено 167 машин. Его вооружение состояло из 7,5-мм или 13,2-мм пулеметов. 13 танков были выпущены в командирском варианте AMR 35ADFI, все отличие которого от AMR 35ZT состояло в установке радиостанции. Танки AMR 35ZT2 получили литую башню APX-5 с 25-мм пушкой. Боекомплект — 78 выстрелов. Было изготовлено только 10 таких машин. Столько же выпустили и машин AMR 35ZT3, у которых 25-мм пушка была установлена не в башне, а в корпусе.

К сентябрю 1939 года во французской армии находилось 129 AMR 35 и 10 AMR



**Слева вверху: легкий танк AMR 35ZT1, вооруженный 13,2-мм пулеметом
Слева: легкий танк AMR 35ZT2, вооруженный 25-мм пушкой в литой башне APX-5**

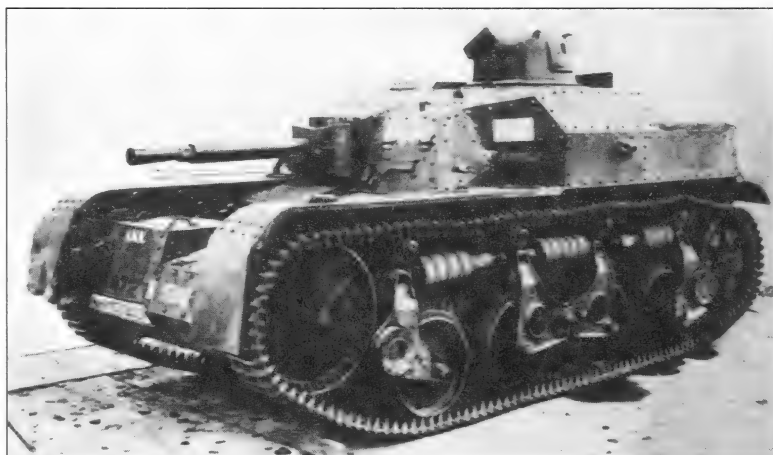
35ZT2 и ZT3. Они использовались в 1-м и 4-м драгунских полках 1-й и 2-й механизированных кавалерийских дивизий, по 69 машин в каждом. В 7-й (1-я DLM) и 6-й (3-я DLM) танковых группах разведки имелось по четыре AMR 35 модификации ZT2 и ZT3.

Сформированный в ходе мобилизации кавалерийский корпус к марту 1940 года включал в себя все три моторизованные дивизии, на вооружении которых находилось подавляющее большинство танков типа AMR. По штату в каждой из них полагалось иметь 84 средних танка S35, 129 легких H39 и 107 разведывательных бронеавтомобилей и кавалерийских танков, включая 67 AMR 33 и AMR 35. В составе 9-й, 15-й и 25-й моторизованных дивизий также имелось по 20 танков AMR различных модификаций.

Первое боевое столкновение кавалерийских танков с немецкими войсками состоялось 11 мая 1940 года под Анню, где 2-я и 3-я дивизии пытались сдержать натиск противника, а 12 мая силами имеющихся танков ими была организована контратака. После двух недель напряженных боёв все кавалерийские танки были потеряны.

После поражения Франции большая часть танков этого типа была захвачена немецкими войсками и использовалась в Вермахте в качестве гусеничной базы для 8-см самоходного миномета.

Внизу: легкие танки AMR 35 ZT1, брошенные во время отступления в Бельгии, май 1940 г.



ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА AMR 35ZT

БОЕВАЯ МАССА, т: 6,6.

ЭКИПАЖ, чел.: 2.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 3850, ширина — 1630, высота — 1880, клиренс — 320.

ООРУЖЕНИЕ: 1 пулемет Hotchkiss калибра 13,2 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 750 патронов.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб корпуса — 12, борт и корма — 10, крыша и днище — 6, башня — 13.

ДВИГАТЕЛЬ: Renault, 4-цилиндровый, карбюраторный, жидкостного охлаждения; мощность 80 л.с. (59,7 кВт), рабочий объем 5841 см³.

ТРАНСМИССИЯ: 4-скоростная коробка передач, дифференциал.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: четыре опорных обрезиненных катка на борт, четыре поддерживающих катка, ведущее колесо переднего расположения; подвеска — маятниковая, с поперечными резиновыми рессорами.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 55.

ЗАПАС ХОДА, км: 180.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 40; высота стенки, м — 0,61; ширина рва, м — 1,5; глубина брода, м — 0,6.

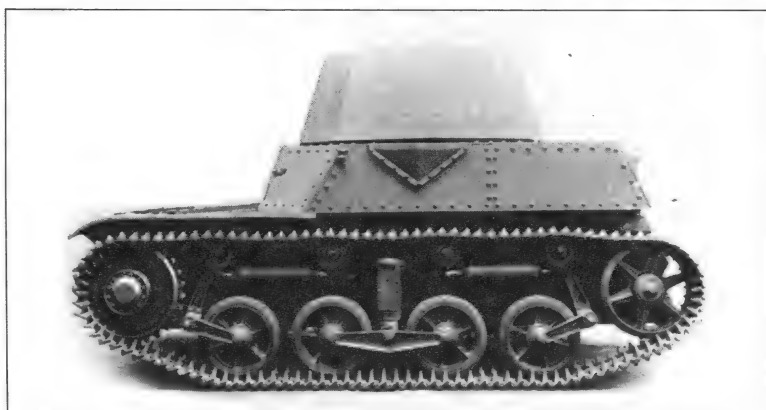
СРЕДСТВА СВЯЗИ: отсутствуют.



Automitrailleuse de combat (легкий танк) AMC 34YR



Справа: легкий танк
AMC 34YR
Внизу: прототип лег-
кого танка AMC 34



ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА AMC 34YR

БОЕВАЯ МАССА, т: 9,7.

ЭКИПАЖ, чел.: 2 (башня APX-1), 3 (APX-2).

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 3980, ширина — 2070, высота — 2100, клиренс — 350.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка Hotchkiss калибра 25 мм или 1 пушка SA 34 калибра 47 мм, 1 пулемет Ribeaux калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 75 артиллерийских (25 мм), 1750 патронов.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: 5–20.

ДВИГАТЕЛЬ: Renault, 8-цилиндровый, карбюраторный, жидкостного охлаждения; мощность 120 л.с. (88 кВт), рабочий объем 7125 см³.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: четыре опорных обрезиненных катка на борт, четыре поддерживающих катка, ведущее колесо переднего расположения; подвеска маятниковая, с поперечными резиновыми рессорами.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 40.

ЗАПАС ХОДА, км: 200.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 28; ширина рва, м — 1,2; глубина брода, м — 1.

Легкий танк огневой поддержки кавалерии разрабатывался фирмой Renault в рамках принятой в 1931 году программы оснащения кавалерийских частей бронетехникой.

Ходовую часть для этого танка заимствовали у AMR 35.

Конструкцию и форму корпуса оставили почти без изменений, но бронирование его лобовой части и бортов довели до 20 мм, что предусматривалось техническим заданием.

Башни предусматривалось использовать двух вариантов — одноместные APX-1 и двухместные APX-2. Вооружение при этом оставалось одинаковым — либо 47-мм пушка SA34 и 7,5-мм пулемет, либо 25-мм пушка и 7,5-мм пулемет. Очевидно, такое решение было вызвано нехваткой двухместных башен APX-2.

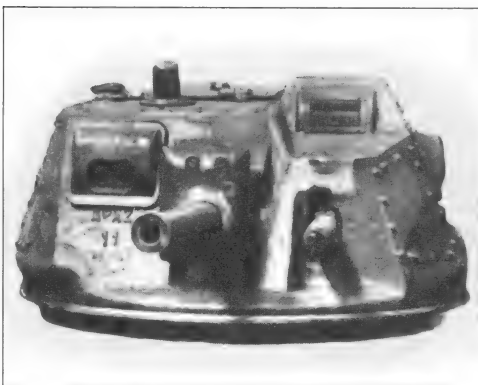
Кстати, первый прототип танка, представленный на испытания в 1934 году, получил башню старого образца от танка Renault FT17.

Первоначально все изготовленные танки передали в состав 4-го кирасирского полка, но уже спустя год, в связи с начавшимся переоснащением танковых подразделений легкими танками H35 и R35, не слишком удачные AMC 34YR отправили служить в колониальные владения. В начале 1937 года танки прибыли в Марокко, где поступили в распоряжение 1-го полка африканских стрелков. Они эксплуатировались до весны 1940 года, пока их не заменили на H39, после чего AMC 34YR использовались только как учебные машины.

Automitrailleuse de combat AMC 35



С 1936 года фирмой Renault разрабатывался танк AMC 35, который стал последним образцом легкого танка поддержки механизированных кавалерийских соединений. Танк имел клепаный корпус с рациональными углами наклона. Башня APX2, смещенная к левому борту, собиралась из литых деталей с помощью болтов. На прототипе устанавливалась 25-мм пушка, на серийных машинах — 47-мм пушка и пулемет, ствол которого был закрыт массивным броневым кожухом. В кормовой части башни имелся прямоугольный люк с двухстворчатой крышкой, в крыше — круглый люк с откидной крышкой.



Башня APX2 французского образца. Бельгийская башня отличалась количеством и размещением приборов наблюдения

Производство AMC 35 продвигалось чрезвычайно медленно, причем в первую очередь выполнялся бельгийский заказ из 12 машин. К марту 1939 года было изготовлено только 17 танков, а к началу Второй мировой войны — 22. Затем темп выпуска возрос: 3 танка выпустили в сентябре, 9 — в октябре и 8 — в ноябре. 3 машины, изготовленные в декабре, передали Бельгии. Выпустив в январе еще 5 AMC 35, производство прекратили. Всего было изготовлено 35 машин для французской армии и 15 для бельгийской.

Легкий танк AMC 35 на заводском дворе

Танк AMC 35 во время испытаний в Бельгии



ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА АМС 35

БОЕВАЯ МАССА, т: 14,5.

ЭКИПАЖ, чел.: 3.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 4550, ширина — 2200, высота — 2300.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка SA35 L/32 калибра 47 мм, 1 пулемет Reibel калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 120 выстрелов, 5250 патронов.

ПРИБОРЫ ПРИЦЕЛИВАНИЯ: телескопический прицел L724.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: 10–25.

ДВИГАТЕЛЬ: Renault, 4-цилиндровый, карбюраторный, жидкостного охлаждения; мощность 180 л.с. (88 кВт), рабочий объем 11080 см³.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: пять обрезиненных катков на борт (четыре заблокированы попарно), пять поддерживающих катков, ведущее колесо переднего расположения; подвеска «ножничного» типа — на маятниках с поперечными рессорами.

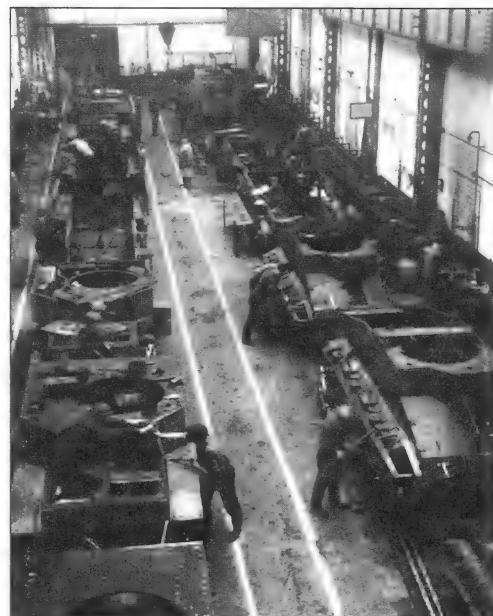
СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 42.

ЗАПАС ХОДА, км: 160.

Все выпущенные танки поступали на склад, по войсковым частям они не распределялись, и подготовка экипажей для них во Франции не велась. Только 15 мая 1940 году первые 12 АМС 35 поступили на вооружение 11-го кавалерийского эскадрона (11e Groupement de Cavalerie). Остальные машины были разбросаны по различным частям и подразделениям — ими просто восполняли потери материальной части. Некоторое количество танков этого типа приняло участие в боях между Сеной и Луарой.

Бельгийские танки поступили в бронезэскадрон поддержки кавалерии (L'escadron independent d'autos blindes du corps de cavalerie), сформированный 1 сентября 1939 года. Достоверно известно, что три АСГ (такое обозначение танк получил в Бельгии) под командованием лей-

Легкий танк АСГ1 из состава отдельного бронезэскадрона кавалерийского корпуса бельгийской армии. Май 1940 года. На борту башни — эмблема эскадрона



Вверху: линия по сборке легких танков АМС 35 на заводе «Рено»

Внизу: подразделение танков АСГ1 на тактических занятиях. На головной машине установлена башня АРХ2В бельгийского образца



тенанта Шрейбера участвовали в бою с немецкими частями под Квартрехтом 20 мая 1940 года.

Захваченные немцами танки получили обозначение Pz.Kpfw. АМС 738(f) или (b) и использовались в оккупационных войсках.



Char léger d'accompagnement (легкий танк сопровождения) R35

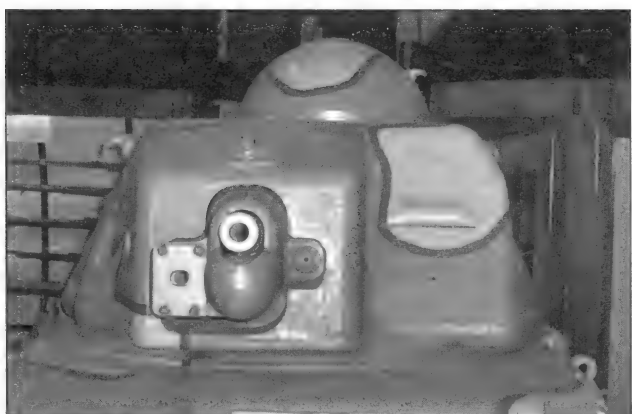


Как это ни покажется странным, но инициатором появления во французской армии нового танка фирмы Renault выступила фирма Hotchkiss. Дело в том, что новый танк создавался по ее инициативе — редкий случай во французском танкостроении. Обычно французские фирмы дожидались момента, когда армия «созреет» и разработает тактико-технические требования к новому образцу вооружения. Однако в случае с легким танком поддержки пехоты все произошло не так. Директором фирмы Hotchkiss был англичанин, он-то и решил внести свежую струю во французское танкостроение, предложив военным принять на вооружение боевую машину фирмы Hotchkiss. В итоге в 1933 году Консультационный совет по вооружению выдвинул ТТТ к новому танку, разработанные совместно со специалистами фирмы Hotchkiss, — масса 6 т, экипаж 2 чел., вооружение 2 пулемета или малокалиберная пушка, броня 30 мм, скорость 8—10 км/ч. Все это сильно напоминало FT17, за исключением, разве что, толщины брони. Французские военные продолжали дышать воздухом

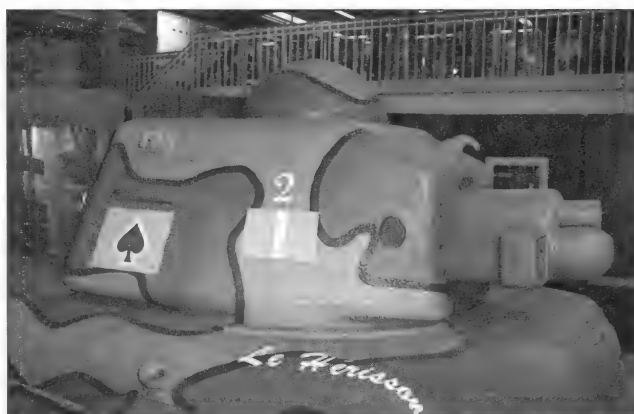
Первой мировой войны и мыслить ее категориями. Танк рассматривался исключительно как «придаток» пехоты.

Был объявлен конкурс, в котором приняли участие 14 фирм. При этом Hotchkiss имела явные преимущества. Так, например, эта фирма получила заказ на изготовление трех прототипов 30 июня 1933 года, в то время как остальные фирмы только 2 августа впервые увидели техтребования к танку. Впрочем, «не долго музыка играла!» Из 14 фирм при деле остались только четыре, а в 1935 году Hotchkiss и вовсе подвинули: по результатам сравнительных испытаний в августе — сентябре 1935 года победителем был объявлен танк фирмы Renault. Насколько честно победили «реношники», сказать трудно, но достоверно известно, что заказ на первые 300 машин char léger modele 1935 R был выдан фирме Renault еще 29 апреля 1935 года. И это при том, что танк имел плохую проходимость на местности, был тесным, весил больше 10 т, не устраивал военных с точки зрения вооружения и т.д. Тем не менее заказ был выдан, и первый серий-

Легкий танк Renault R35 в экспозиции военного музея на Абердинском полигоне в США



**Вид на башню APX-R
спереди (вверху) и с
боку (вверху справа)**



ный танк R35 покинул заводской цех 4 июня 1936 года.

Танк R35 имел классическую компоновку с передним расположением трансмиссии.

Моторное отделение занимало всю кормовую часть корпуса. Двигатель размещался справа, бензобаки, радиатор и вентилятор — слева. Боевое отделение занимало всю среднюю часть корпуса. В верхней части боевого отделения была установлена башня. Отделение управления находилось в передней части корпуса. В нем располагались все органы управления машиной, контрольно-измерительные приборы, а также дифференциал, полуоси, тормоза и сиденье механика-водителя.

Корпус танка состоял из литых деталей и катаных бронеплит и собирался на каркасе из уголков с помощью болтов. Башня APX-R — литая, с вращающейся, но не откидывавшейся командирской башенкой — куполом. Для посадки в танк служил люк в задней стенке башни. В передней части башни была установлена 37-мм пушка Puteaux SA18 с длиной ствола в 21 калибр и 7,5-мм пулемет

Chatellerault mod.1931. Противооткатные устройства пушки и пулемет защищались общей броневой маской. Наведение на цель пушки и пулемета осуществлялось с помощью телескопического прицела, установленного слева от пушки. Механизмом наведения служил плечевой упор.

В корпусе башни были смонтированы три бинокулярных прибора наблюдения, четвертый прибор был установлен в крышке кормового башенного люка.

Боекомплект состоял из 116 выстрелов и 2400 патронов (16 магазинов). Все выстрелы размещались в специальных укладках в одном ящике, закрепленном у борта с левой стороны боевого отделения.

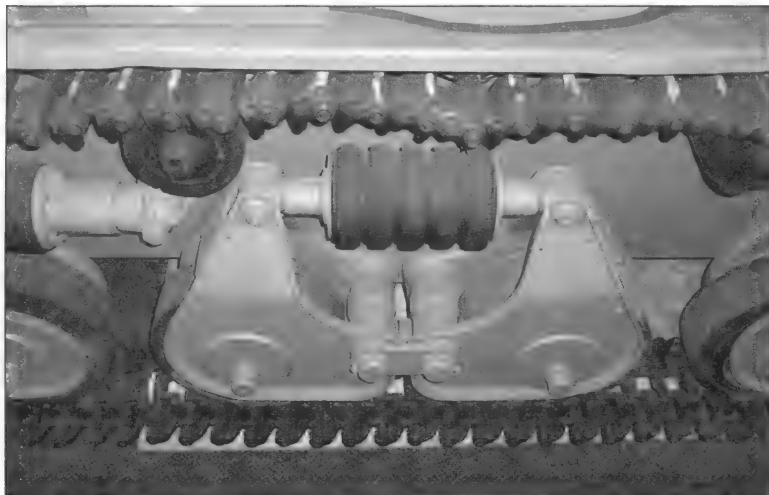
Главным недостатком R35 была слабость вооружения. Новые танки вооружались пушками, демонтированными со старых танков FT17! Мотивировалось это наличием большого количества боеприпасов и дороговизной разработки нового орудия. Ни к чему хорошему такая экономия, конечно же, не привела. Броневой снаряд, выпущенный из пушки SA18, на дистанции 1000 м, пробивал по нормали только 15-мм броню!

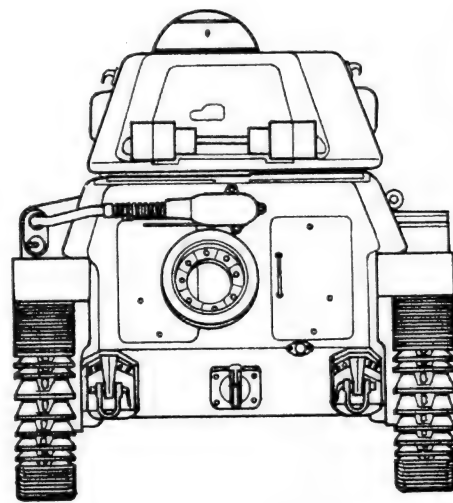
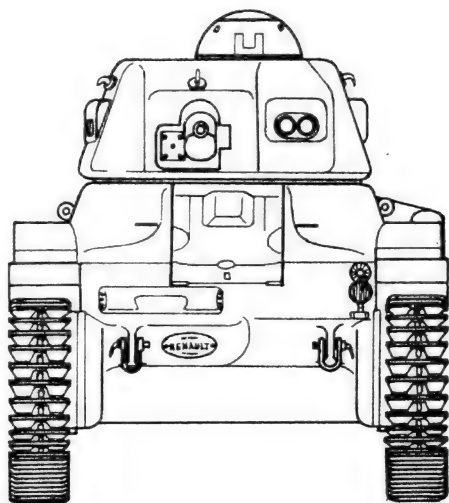
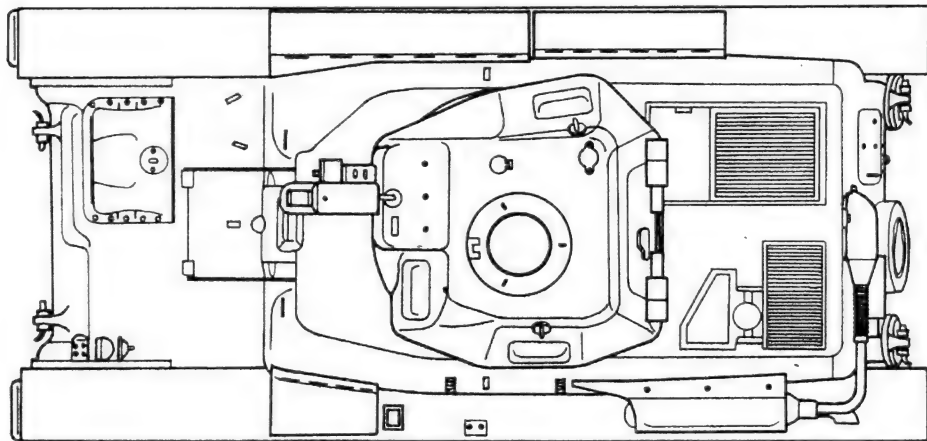
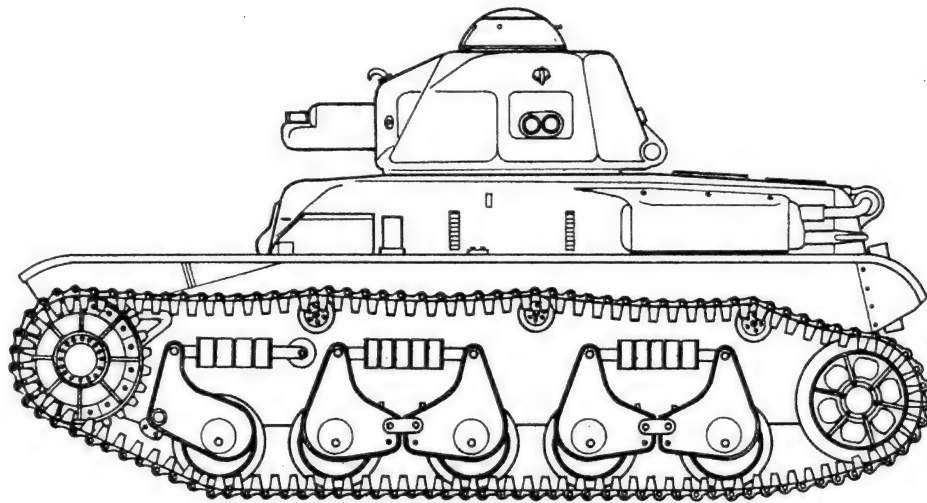
Осенью 1939 года началось производство новой 37-мм пушки обр.1938 г. — SA38. Ее ствол имел длину в 34 калибра. Броневой снаряд этой пушки на дистанции 1000 м был способен пробить 30-мм броню.

Кстати сказать, немецкие испытания этих орудий дали куда более скромные результаты, поскольку немецкая методика испытаний была жестче французской. Согласно немецким данным SA18 пробивала 19-мм лист катаной брони с дистанции 500 м, а SA38 на такой же дистанции пробивала 23 мм. Таким образом, все танки Вермахта, кроме Pz.I, оказывались не «по зубам» R35.

Для установки пушки SA38 башню пришлось модернизировать, и она получила индекс APX R1, а танк с этой баш-

Узел подвески ходовой части танка





Танк R35, захваченный Красной Армией в Польше в сентябре 1939 года. Весной 1940 года эта машина проходила испытания на НИБТПолигоне в Кубинке



ней — R39. Впрочем, танков этой модификации выпустили совсем немного — всего 64 машины (по другим данным — 273, что представляется маловероятным), так как в основном пушки SA38 поступали на вооружение легких танков Hotchkiss.

Помимо попыток усиления вооружения, предпринимались и шаги в направлении модернизации ходовой части. Спустя два года после принятия R35 на вооружение специалистами фирм Renault и AMX были разработаны несколько вариантов обновленного шасси. Инженеры фирмы Renault пошли по пути простой модернизации, а вот фирма AMX пред-

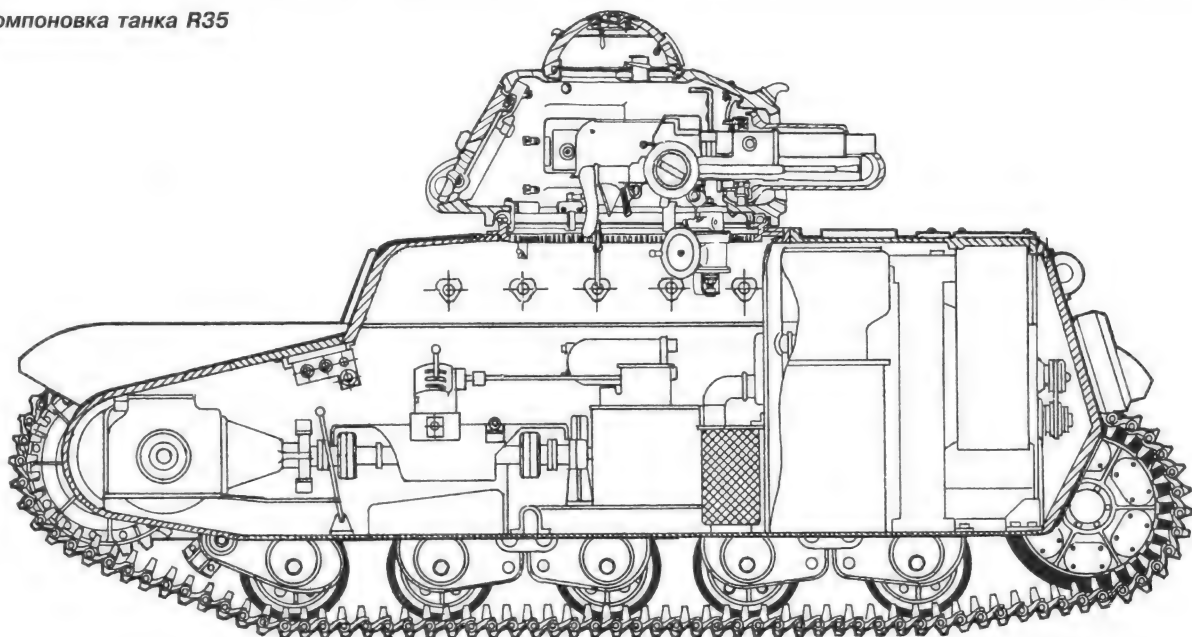
ложила полностью новую ходовую часть, разработанную для своего танка AMX38. В нее входили 12 опорных и четыре поддерживающих катка на борт, а также ведущее колесо заднего расположения. Элементы ходовой части защищались фальшбортом. Форма корпуса танка почти не изменилась, в башне APX R1 устанавливалась 37-мм пушка SA38. Боевая масса составила 12,5 т.

Прототип нового танка поступил на испытания 16 февраля 1939 года, а вскоре он был принят на вооружение под названием R40. Пока не началась война, этот танк рассматривался как очередная модификация R35 и должен был выпускаться параллельно с ним. Однако обстоятельства в скором времени изменились — с февраля 1940 года, начиная с 1501-й машины, им планировали заменить на конвейере серийные R35. Однако, пока разворачивалось производство R40, выпуск R35 продолжался, так что улучшенные танки начали производиться только с 1541-го экземпляра. Сколько всего было собрано танков с ходовой частью AMX, сказать трудно. По разным источникам число выпущенных R40 колеблется от 80 до 130 машин, а число изготовленных корпусов доходит до 145. Достоверно можно утверждать лишь одно — к 10 мая 1940 года ни одного танка R40 в войсковой эксплуатации не находилось.

Французская армия использовала танки R35, R39 и R40 на всех театрах военных действий. На май 1940 года в Европе

Танк R40. Хорошо видно основное визуальное отличие от R35 — фальшборт на ходовой части





имелось 945 машин, из них 810 в отдельных танковых батальонах, приданных полевым армиям, и 135 в 4-й танковой дивизии резерва (DCR).

В Северной Африке находилось несколько колониальных частей, оснащенных танками R35. В Сирии дислоцировался 68-й танковый батальон, в Алжире и Тунисе 62-й и 63-й батальоны.

С падением французского правительства все колониальные части перешли под власть правительства Виши, по приказу

которого они вели боевые действия с англичанами, американцами и «свободными» французами, обороняя от вторжения бывших союзников заморские владения в Сирии и Марокко.

После окончания боевых действий в 1940 году все исправные и неисправные танки R35 были отправлены немцами на завод фирмы Renault в Париже, где подлежали ремонту и восстановлению. Из-за своей малой скорости R35 не должен был использоваться в качестве боевого



Немецкие солдаты позируют на фоне брошенного R40

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА R35

БОЕВАЯ МАССА, т: 10,6.

ЭКИПАЖ, чел.: 2.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ: длина — 4200 мм, ширина — 1850, высота — 2376, клиренс — 320.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб корпуса — 43, борт — 40, крыша — 25, днище — 10, башня — 44.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка Puteaux SA18 L/21 калибра 37 мм и 1 пулемет Chatellerault мод. 1931 г. калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 116 выстрелов, 2400 патронов.

ДВИГАТЕЛЬ: Renault, 4-цилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения, мощность 82 л.с. при 2200 об/мин., рабочий объем 5880 см³.

ТРАНСМИССИЯ: двухдисковый главный фрикцион сухого трения, четырехскоростная коробка передач, двойной дифференциал, бортовые передачи; ленточные тормоза.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: пять обрезиненных опорных катков на борт, три поддерживающих катка, ведущее колесо переднего расположения (зацепление цевочное); подвеска маятниковая, с горизонтальными резиновыми рессорами; каждая гусеница состоит из 126 траков шириной 260 мм, шаг трака 65 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 23.

ЗАПАС ХОДА, км: 140.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 20; высота стенки, м — 0,5; ширина рва, м — 1,6 (2 — с «хвостом»); глубина брода, м — 0,6.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: отсутствуют.

В декабре 1940 года берлинская фирма Alkett получила заказ на переделку 200 танков R35 в САУ, вооруженные чешской 47-мм противотанковой пушкой. В качестве прототипа использовалась аналогичная САУ на шасси немецкого танка Pz.I. В начале февраля 1941 года первая самоходка на базе R35 покинула заводской цех. Пушка была установлена в открытой сверху рубке, размещенной на месте демонтированной башни. Лобовой лист рубки имел толщину 25 мм, а бортовые — 20 мм. Вертикальный угол наведения орудия колебался в пределах от -8° до +12°, горизонтальный составлял 35°. В кормовой нише рубки размещалась немецкая радиостанция. Экипаж состоял из трех человек. Боевая масса — 10,9 т. В опытном порядке одна САУ этого типа в 1941 году была вооружена немецкой 50-мм противотанковой пушкой Pak 38.

Из 200 заказанных машин 174 были изготовлены как САУ, а 26 — как командирские. На последних пушка не устанавливалась, а ее амбразура в лобовом листе рубки отсутствовала. Вместо нее монтировался пулемет MG34 в шаровой установке Kugelblende 30.

Остальные танки R35, после демонтажа башен, служили в Вермахте в качестве артиллерийских тягачей для 150-мм гаубиц и 210-мм мортир. Башни же были установлены на Атлантическом валу в качестве неподвижных огневых точек.

Помимо французской армии R35 состояли на вооружении в Польше (53), Югославии (50), Румынии (41) и Турции (100). После 1940 года танками продолжали торговать немецкие власти: 109 машин достались Италии, а 40 — Болгарии.

танка, и около 100 машин впоследствии применялось немцами для несения охранной службы. 25 из них приняли участие в боях с югославскими партизанами. Большинство танков оснастили немецкими радиостанциями. Куполообразную командирскую башенку заменили плоским двухстворчатым люком.

Часть R35 немцы передали своим союзникам: 109 — Италии и 40 — Болгарии.

Батарея немецких 47-мм САУ на шасси танка R35 во время учений



Контракт на поставку 100 танков R35 Польше заключили в апреле 1939 года. В июле первые 49 машин прибыли в Польшу. Из них сформировали 21-й батальон легких танков, дислоцировавшийся на румынской границе. Несколько боевых машин батальона принимали участие в боях как с немецкими, так и с советскими войсками. Два-три R35 были захвачены частями Красной Армии. Большинство же R35, избегая сдачи в плен, в конце сентября перешли границу, были интернированы в Румынии, а затем вошли в состав румынской армии.

В начале 1940 года Югославия закупила во Франции 50 танков R35, которые являлись наиболее современными танками югославской армии на момент нападения Германии — 6 апреля 1941 года. Впрочем, в силу своей малочисленности, югославские танковые войска никакого влияния на ход боевых действий не оказали. После капитуляции страны часть R35 была взорвана экипажами.

В 1939 году румыны закупили во Франции 41 танк R35. Из них сформировали 2-й танковый полк. В сентябре 1939 года к ним добавились 34 польских R35, интернированных в Румынии. В 1943–1944 годах 30 танков R35 перевооружили советскими 45-мм танковыми пушками, и они получили наименование R35/45.

Последний раз R35 участвовали в боевых действиях в составе 5-го драгунского полка французской армии в ходе освобождения Франции от германских захватчиков в 1944–1945 годах.



Легкий танк R35 в Вермахте. Первоначально трофейные машины использовались в первоизданном виде (слева), позднее командирскую башенку-купол заменили люком с двухстворчатой крышкой (внизу)



Трофейный немецкий танк 35R 731(f) на полигоне в Кубинке. 1945 год

Char léger d'infanterie et de cavallerie (легкий танк поддержки) H35



*Легкие танки
Hotchkiss H35 на
предвоенном параде*

Во французской армии 1930-х годов кавалерия занимала обособленное положение — она являлась самостоятельным родом войск и имела свои программы закупки вооружения. В том числе и бронетанковой техники. Кавалерия обратила внимание на легкий танк сопровождения фирмы Hotchkiss, отвергнутый пехотой. 6 декабря 1935 года был выдан заказ на



*Прототип легкого
танка Hotchkiss H35*

первые 200 танков. Но тут и пехота «проснулась» и также заказала 200 машин.

Первый серийный H35 поступил в войска 12 сентября 1936 года, а к январю 1937 года их число возросло до 132 единиц. Вскоре, однако, выяснилось, что для сопровождения пехоты танк малопригоден — на пересеченной местности он сильно раскачивался, что сильно затрудняло управление. Это обстоятельство послужило причиной отказа пехоты от дальнейших заказов и сокращения текущего до 100 единиц. Все остальные танки H35 поступали только в кавалерию, для которой танк тоже подходил мало. Согласно концепции использования танков в составе легких механизированных дивизий французской кавалерии на них возлагалась борьба с танками противника, то есть дело, для которого из-за слабости вооружения они совершенно не годились. Единственное, что устраивало конников, так это относительно высокая скорость — 28 км/ч.

Конструктивно H35 был подобен своему «собрату» — легкому танку R35. Корпус танка собирался из литых деталей на каркасе из уголков. Башня — литая одноместная типа APX-R. Двигатель располагался сзади слева, а бензобак — справа. Экипаж танка состоял из двух человек. Механик-водитель размещался в носовой части корпуса ближе к правому борту и имел люк с двухстворчатой крышкой. Командир, он же наводчик и заряжающий,

Легкие танки H38 на маневрах. 1939 год

размещался в башне. Основное вооружение танка состояло из 37-мм пушки SA18.

В ноябре 1936 года была осуществлена первая модернизация танка. На нем установили новый двигатель мощностью 120 л.с., что позволило увеличить максимальную скорость до 36 км/ч. Опорные катки получили стальные бандажы вместо резиновых, ширину гусениц увеличили, ввели еще целый ряд более мелких изменений и улучшений. Испытания опытных образцов проводились в 1937 году, а серийное производство началось годом позже. Танк получил обозначение *char leger modele 1935 H modifie 38* или более простое H38.

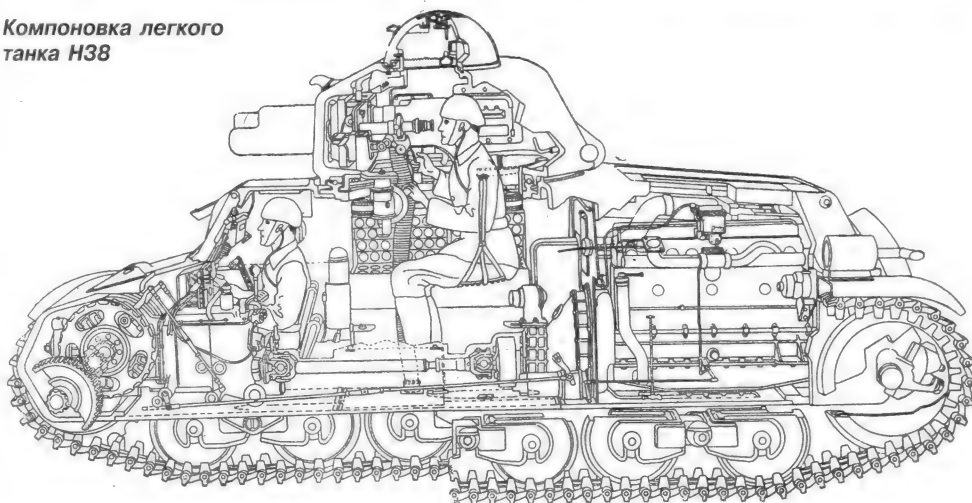
Появившийся в 1939 году танк H39 отличался броней толщиной 45 мм и установкой пушки SA38 в башне APX-R1.

К началу активных боевых действий (май 1940 года) во французской армии имелась 821 машина H35/38/39. Танки H35 состояли на вооружении отдельных танковых батальонов, придаваемых полевым армиям. По штату 13-й и 38-й BCC насчитывали по 45 танков. Самые современные машины — H39 — находились в батальонах танковых дивизий резерва. В 1-й DCR (25, 26 BCC), 2-й DCR (14, 27 BCC), 3-й DCR (42, 45 BCC) имелось по два танковых батальона (45 танков в каждом). В кавалерии танки H35/38/39 входили в состав легких механизированных дивизий (DLM), легких кавалерийских дивизий (DLC) и дивизий моторизованной пехоты (DIM).

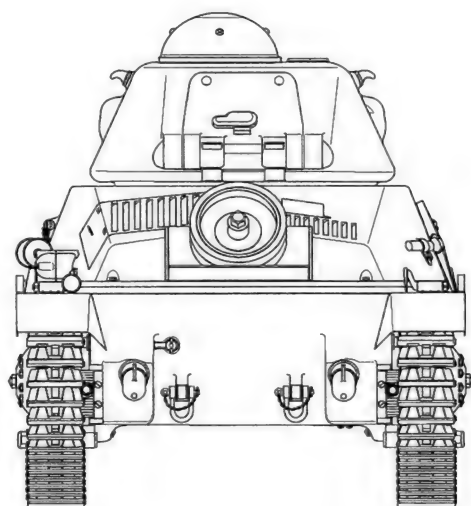
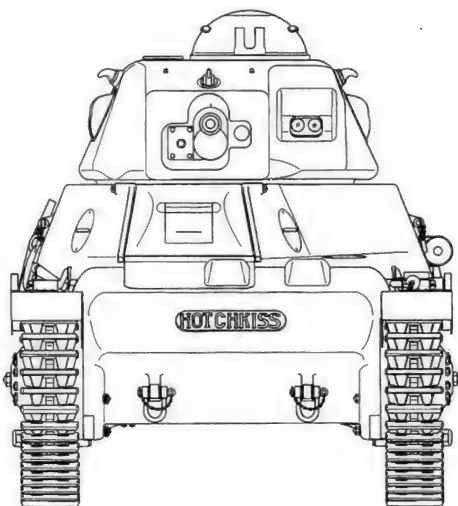
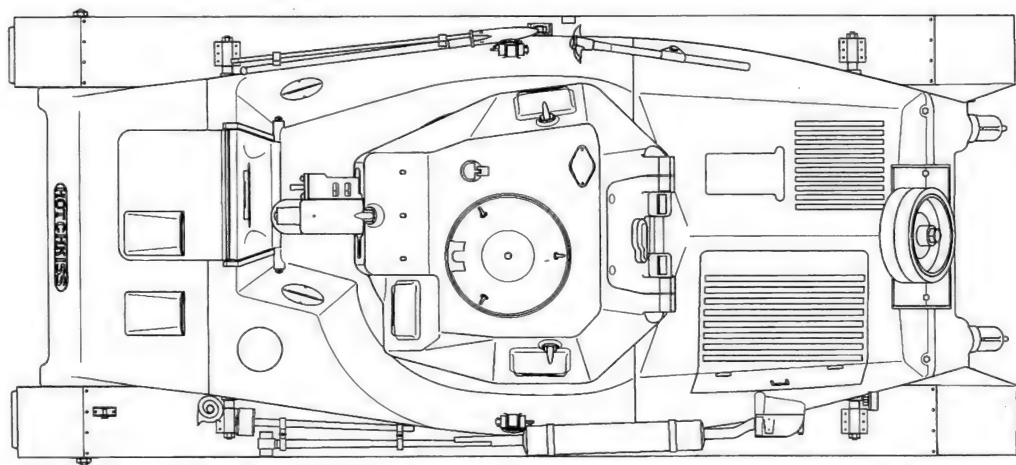
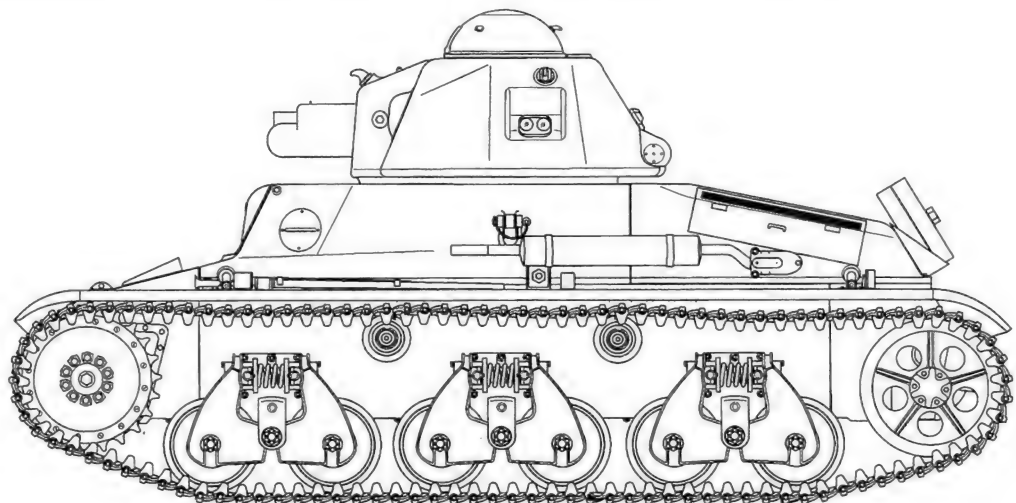
В 1-й и 2-й DLM (4-й кирасирский, 18-й драгунский и 13-й драгунский, 29-й драгунский полки соответственно) чис-



Компоновка легкого танка H38



Танки H39 на заводском дворе. Все машины оборудованы «хвостами»



ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА Н35

лилось по 40 танков Н35. 1-й и 2-й кирасирские полки из состава 3-й DLM имели такое же количество танков Н39, а 11-й драгунский — 60 Н35. В четырех из пяти легких кавалерийских дивизий (DLC) в составе разведывательного бронекавалерийского полка (RAM) имелось по 12 танков Н35, а в пятой — 12 Н39. В двух из семи моторизованных пехотных дивизий в группах танковой разведки и поддержки (GRDI) числилось по 20 танков Н35.

Один танковый эскадрон из 16 машин Н35 находился в Северной Африке. 342-я и 351-я отдельные танковые роты (342, 351 Cie.A), оснащенные танками Н35 и Н39, использовались во время боев в Норвегии (Нарвик, 1940 год).

После поражения Франции в 1940 году около 600 Н35/39 досталось немецким войскам. Эти машины прошли ремонт и модернизацию: их оснастили немецкими радиостанциями, а куполообразную командирскую башенку заменили двустворчатым люком. Под наименованием Pz.Kpfw. 38H 735(f) танк был принят на вооружение Вермахта и войск СС.

Эти танки поступили на вооружение немецких оккупационных частей в Норвегии, на Крите и в Лапландии. Кроме того, они использовались в качестве промежуточного вооружения при формировании новых танковых дивизий Вермахта, например, — 6-, 7- и 10-й. По состоянию на 31 мая 1943 года в Вермахте, Люфтваффе, войсках СС и др. эксплуатировалось 355 танков 35Н и 38Н. 15 машин этого типа в 1943 году передали

БОЕВАЯ МАССА, т: 12.

ЭКИПАЖ, чел.: 2.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 4225, ширина — 1850, высота — 2145.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб корпуса — 40, борт — 40, крыша — 12, башня — 44.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка Puteaux SA18 L/21 калибра 37 мм и 1 пулемет Chatellerault мод. 1931 г. калибра 6,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 100 артвыстрелов, 2400 патронов.

ДВИГАТЕЛЬ: Hotchkiss, 6-цилиндровый, карбюраторный; мощность 75 л.с. (54,7 кВт), рабочий объем 3486 см³.

ТРАНСМИССИЯ: четырехскоростная коробка передач, блокируемый дифференциал.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: шесть обрезиненных опорных катков на борт, два поддерживающих катка, ведущее колесо переднего расположения, подвеска на горизонтальных пружинных рессорах; в каждой гусенице 107 траков шириной 260 мм, шаг трака 85 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 28.

ЗАПАС ХОДА, км: 150 км.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 24; высота стенки, м — 0,5; ширина рва, м — 1,6–2; глубина брода, м — 0,6.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: отсутствуют.

Венгрии, еще 19, в 1944 году, — Болгарии. Несколько 38Н получила Хорватия.

На Восточном фронте воевал 211-й танковый батальон (танки 35S, 38Н, 35R), а в Нормандии 206-й, имевший в своем составе 16 39Н. Танки 38Н состояли на вооружении 7-й добровольческой горнострелковой дивизии СС «Принц Евгений», сражавшейся в Югославии с партизанами Тито.



Легкий танк 38Н(f) во время учебных занятий в одной из частей Вермахта на территории Норвегии. 1942 год

Трофейный французский танк 38Н(ф) во время проведения одной из противопартизанских операций в горах Югославии. 1943 год



В 1943–1944 годах 60 шасси танков «Гочкис» было переделано в 75-мм самоходную противотанковую пушку. Вместо снятой башни на корпусе танка монтировалась внушительных размеров открытая сверху рубка, в которой устанавливалась 75-мм пушка Pak 40. Толщина лобовых



вых бронелистов рубки составляла 20 мм, бортовых — 10. С экипажем из четырех человек боевая масса машины равнялась 12,5 т. Переделкой танков в САУ занималось Baukommando Becker (по-видимому, армейский ремзавод).

На этом же предприятии 48 «гочкисов» переделали в самоходку, вооруженную 105-мм гаубицей. Внешне она была подобна предыдущей машине, но в ее рубке размещалась 105-мм гаубица leFH 18/40. Углы наведения орудия по вертикали колебались в пределах от -2° до $+22^\circ$. Экипаж состоял из пяти человек. 12 самоходок этого типа поступили на вооружение 200-го дивизиона штурмовых орудий.

Для подразделений, вооруженных самоходками на базе танков «Гочкис», 24 танка переоборудовали в машины передовых артиллерийских наблюдателей, так называемые grosser Funk- und Befehlspanzer 38Н(ф).

Эта техника составила основу артиллерийских частей 21-й танковой дивизии во время боев в Нормандии.

Небольшое количество 38Н использовалось в учебных целях, в качестве тягачей, подвозчиков боеприпасов и БРЭМ. Интересно отметить попытку усиления огневой мощи танка за счет установки четырех стартовых рам для 280- и 320-мм реактивных снарядов. По инициативе 205-го танкового батальона (Pz. Abt. 205) таким образом оборудовали 11 танков.

Последний раз 38Н (около 30 машин немецкой модификации) использовались в 5-м драгунском полку французской армии при освобождении страны в 1944–1945 году.

Слева вверх: американский солдат осматривает захваченный танк 38Н(ф). 1944 г. Слева вниз: легкий танк N39 на НИБТПолигоне в Кубинке. 1946 г. Эта, захваченная у немецких войск, машина покрыта «циммеритом»

Char léger d'accompagnement FCM36



Легкий танк сопровождения пехоты FCM36 был создан в рамках того же конкурса, что и танки фирм Renault и Hotchkiss. Фирма FCM (Societe des Forges et Chantiers de la Mediterranee) представила деревянный макет будущего танка в марте 1934 года. Машина очень понравилась военным, так как проект предполагал мощную бронезащиту за счет наклонного расположения катаных бронелистов. Первый прототип танка был представлен военным спустя год.

Корпус и башня выполнялись сварными. Броневые листы располагались под оптимальными по снарядостойкости углами наклона. Командирская башенка была выполнена заодно с башней. Кормовая стенка башни откидывалась на петлях и являлась дверцей посадочного люка. В передней части корпуса располагался механик-водитель, за ним находилось место командира, который также выполнял функции стрелка и заряжающего. В его распоряжении находилась старая 37-мм пушка SA18 и спаренный с ней 7,5-мм пулемет Chatellerault мод. 31.

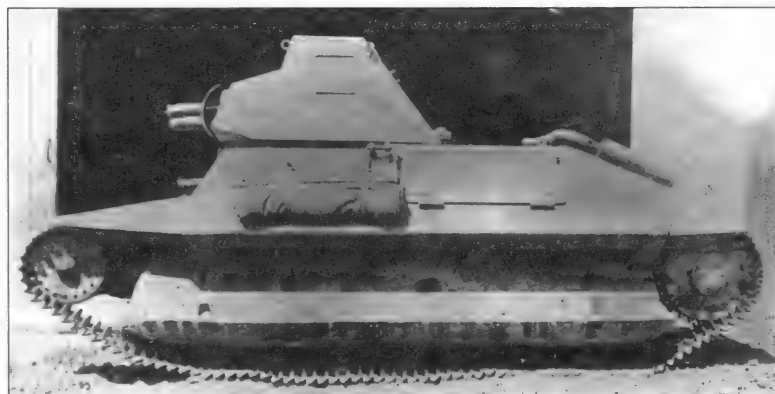
Необычным для французского танкостроения стало использование на танке дизельного двигателя Berliet MDP. По мощности он не на много превосходил бензиновые моторы, которые использовались на R35 и H35, а двигателю H38 и вовсе уступал. Главным его преимуществом была экономичность, за счет установки дизеля запаса хода FCM36 достигал рекордных 320 км.

Конструкция ходовой части была аналогична таковой у тяжелого танка B1. Ходовая часть защищалась броневым фальшбортом с двойным углом наклона, в котором имелось пять вырезов для сброса грязи с верхних ветвей гусениц.

Испытания FCM36, состоявшиеся в 1935 году, принесли не слишком хорошие результаты. Боевая масса танка превысила допустимые 10 168 кг, а по подвижности он существенно проигрывал основному конкуренту — R35. 9 июня прототип вернули заводу-изготовителю. У танка облегчили конструкцию корпуса, переделали башню, трансмиссию и гусеничные траки. Для облегчения доступа к двигателю крыша МТО стала закрываться легкосъемной панелью. Повторные испытания цикла проходили с сентября 1935 года по май 1936-го. Военные были

Танк FCM36 из состава 7-го танкового батальона в лагере Мармелон. 1940 год

Прототип FCM36 на заводском дворе





ддth[e] рак и другие типы французских легких танков, машины FCM36 перевозились на большие расстояния в кузовах грузовиков Dymbre FCM36 на предвоенном параде в Париже



FCM36 преодолевает препятствие

не в восторге от новой машины, но согласилась принять её на вооружение, при условии, что максимальная толщина брони будет доведена до 40 мм. Поскольку на такую доработку времени не оставалось, вместо проектирования нового корпуса решили усилить броню наваркой 10-мм экранов. В таком виде прототип был продемонстрирован Commission d'Infanterie, которая 9 июня 1936 года, объявив его лучшим из представленных образцов, все же отдала предпочтение R35. Тем не менее, фирма FCM получила утешительный заказ на 100 боевых машин.

Производство FCM36 разворачивалось медленно, так как весь 1936 год разрабатывались проекты модернизации танка, предусматривавшие, в частности, установку более мощного двигателя и облегченной ходовой части. В итоге первый серийный танк покинул заводской цех только 2 мая 1938 года.

Между 12 мая 1938 года и 3 февраля 1939 года были подписаны ещё два контракта в общей сложности на 200 машин. Дело в том, что выпуск «рено» и «гочкисов» шел вяло, а французским военным нужны были танки. Но тут представители FCM сообщили, что после сборки последнего сотого FCM36 их производство будет прекращено и возобновится не ранее сентября 1940 года! В качестве основной причины приводилась слишком высокая стоимость танка, а также получение заказа на выпуск тяжелых танков B1bis.

Танки FCM36 поступили на вооружение 4-го и 7-го отдельных танковых батальонов французской армии. В сентябре 1939 года оба батальона, вместе с 3-м ВСС, свели в одно подразделение — 503-ю GBC (Groupement de Bataillons de Chars — группа танковых батальонов) и отправили в резерв 2-й армии.

Первую боевую задачу перед экипажами FCM36 поставили во второй половине дня 13 мая, когда немецкая пехота форсировала р.Маас и создала плацдарм близ Седана. Танковым и пехотным подразделениям совместными усилиями предстояло отбросить противника, но из-за бегства пехоты с оборонительных позиций скоординированной атаки не получилось. Выдвижение танков началось только утром 14 мая и буквально с марша FCM36 пошли в бой. Французские танки вступили во встречное сражение с немецкими авангардными частями, подбив, по докладам французских танкистов, несколько броневых автомобилей и легких танков. Однако, как только в бой вступили



Танк FCM36 из состава 7-го танкового батальона в лагере Мармелон. 1940 год

более тяжелые Pz.III, ситуация резко изменилась. Хотя по бронированию FCM36 и превосходил немецкие машины, его слабая 37-мм пушка не могла пробить 30-мм лобовую броню «троек». Немцы, в свою очередь, вели огонь с предельно близких дистанций и добились значительных успехов. Когда французы оставили поле боя, на нем остались гореть 26 из 36 участвовавших в нем FCM36 7-го танкового батальона. Шедший за ним 4-й батальон был тотчас остановлен и направлен для усиления оборонительных позиций у г.Стене. Через день, 15 мая, батальон понес небольшие потери во время отражения вражеских атак на город, а 23 мая его включили в состав 3-й DIM.

Чуть больше недели два оставшихся батальона находились в тылу, но затем их снова задействовали в безуспешной контратаке на реке Эна. Далее вплоть до подписания акта о капитуляции FCM36 отходили вместе со всей французской армией на юг, потеряв за это время ещё 45 машин в схватках с немецкими танками и по техническим причинам. К 25 июня 1940 года у французов осталось не более 10 машин этого типа.

Из-за своей малочисленности трофейные танки FCM36 по прямому назначению Вермахтом не применялись. 48 машин переделали в самоходно-артиллерийские установки: 24 с 75-мм противотанковой пушкой Rak 40, остальные — со 105-мм гаубицей leFH 16. Восемь противотанковых САУ, так же как и несколько 105-мм самоходных гаубиц, поступили на вооружение 200-го дивизиона штурмовых орудий, включенного в состав 21-й танковой дивизии. Часть самоходов получила и так называемая «Быстрая бригада «Запад» — Schnellen Brigade West.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА FCM36

БОЕВАЯ МАССА, т: 12.

ЭКИПАЖ, чел.: 2.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 4432, ширина — 2128, высота — 2179.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб корпуса — 40, борт — 40, крыша — 20, башня — 40.

ООРУЖЕНИЕ: 1 пушка Puteaux SA18 L/21 калибра 37 мм, 1 пулемет Chatellerault мод. 1931 г. калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 100 артвыстрелов, 2400 патронов.

ДВИГАТЕЛЬ: Berliet MDP, 4-цилиндровый, дизельный, мощность 91 л.с. (66,4 кВт); рабочий объем 8400 см³.

ТРАНСМИССИЯ: четырехскоростная коробка передач, блокируемый дифференциал.

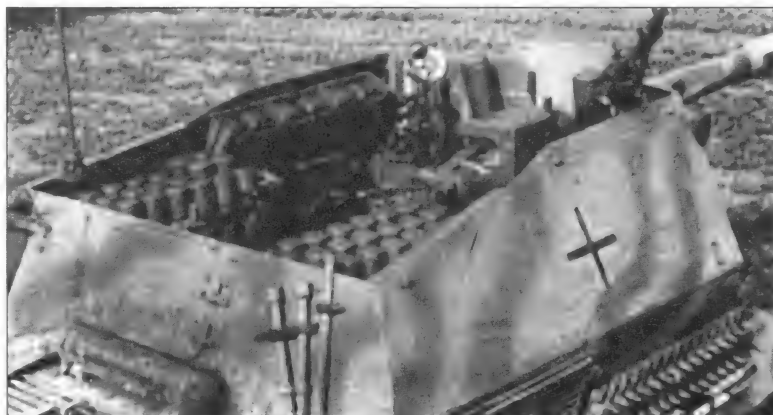
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: девять обрезиненных опорных катков на борт, восемь из которых сблокированы в четыре тележки, подвешенные на спиральных и листовых рессорах, один передний каток имел собственную рессору, ведущее колесо заднего расположения; в каждой гусенице 137 траков шириной 270 мм, шаг трака 75 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 25.

ЗАПАС ХОДА, км: 320.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 22; ширина рва, м — 1,6 — 2; глубина брода, м — 0,6.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: отсутствуют.



105-мм самоходная гаубица на базе FCM36



Char de bataille D2



Средний танк D2 на маневрах

Проектирование танка D2 началось практически одновременно с развертыванием серийного производства танка D1. Французская армия захотела получить средний танк на базе легкого. Причиной такого решения стало, по-видимому, относительно неплохое бронирование D1 и мощная 47-мм пушка, позволявшая ему бороться с танками. Последнее обстоятельство в глазах военных выглядело весьма заманчиво и допускало рассматривать новый средний танк

в качестве некой альтернативы тяжелому B1, конца разработки которого еще не было видно.

Согласно тактико-техническим требованиям, выдвинутым пехотой в конце января 1930 года, новый танк предполагалось защитить 40-мм броней и оснастить 120-сильным двигателем, что при массе 14–15,5 т должно было обеспечить скорость не менее 22 км/ч. Особо оговаривалось, что танк должен иметь сварной корпус.

Для выполнения последнего требования фирме Renault пришлось привлечь иностранных специалистов, так как сварка бронекорпусов еще не была освоена во Франции. По этой причине первый прототип, изготовленный в 1932 году, имел клепаный корпус. Два следующих прототипа имели сварные корпуса, однако это мало на что повлияло — корпуса серийных танков пришлось изготавливать без применения сварки. 12 декабря 1933 года Консультативный совет по делам вооружений счел возможным принять D2 на вооружение французской армии.

Серийный танк имел корпус, броневые листы которого соединялись при помощи болтов, заклепок и тонких стальных полос. Предполагалось, что подобные

Прототип танка D2



соединения будут иметь такую же прочность, как и при использовании сварки. Толщину лобовой и бортовой брони довели до 40 мм. В передней части корпуса слева размещался механик-водитель, в распоряжении которого имелся смотровой люк, закрывавшийся одностворчатой крышкой. С правой стороны в лобовом листе корпуса располагался большой люк для посадки и высадки экипажа — решение, которое никак нельзя назвать удачным. Справа от водителя находилось рабочее место радиста и размещалась радиостанция.

На серийные танки устанавливались литые одноместные башни APX1. Вооружение танка состояло из 47-мм пушки SA34 со спаренным пулеметом Chatelle-Rault mod.31. Еще один такой пулемет размещался в лобовом листе корпуса. Боекомплект состоял из 120 артвыстрелов и 5000 патронов. Для стрельбы из пушки использовались только два типа боеприпасов — фугасные и бронебойные. Последний, при начальной скорости 480 м/с, пробивал 25-мм броню на дистанции 100 м, что было не слишком хорошим результатом, особенно с учетом назначения танка.

Первая серия из 50 танков D2 была передана армии в 1936—1937 годах, после чего была заказана вторая партия, тоже из 50 единиц.

Танки второй серии получили башни APX4 с более мощной 47-мм пушкой SA35, снаряды которой имели более высокую бронепробиваемость. При этом, правда, боекомплект пушки пришлось уменьшить до 108 выстрелов из-за большей их длины. Подверглась усовершенствованию и ходовая часть танка. В частности, улучшили систему смазки, установили усиленные шарикоподшипники опорных катков, а также новые направляющие и ведущие колеса. Двигатель танка получил стартер, работавший от сжатого воздуха.

Первый опытный образец танка D2 второй серии (иногда их именуют D2bis) был представлен на испытания 25 августа 1939 года. Любопытно отметить, что эти танки предполагалось вооружить огнеметами. Причем фирма Renault к моменту начала производства второй партии уже получила 15 комплектов огнеметного оборудования. Впрочем, они так и остались лежать на складе.

Первые пять танков армия получила в марте 1940 года, последнюю 37-ю машину — 6 июня. О судьбе оставшихся 13 танков ничего не известно. Скорее всего их изготовление так и не было завершено.



Средний танк D2

Единственной воинской частью, получившей на вооружение танки D2 незадолго до начала Второй мировой войны, был 507-й танковый полк, дислоцировавшийся в Меце. Первые танки прибыли в полк в апреле 1937 года. К 1 октября 1937 года 1-й батальон 507-го полка насчитывал 45 танков D2. Каждая из трех рот состояла из четырех отделений по 3 машины в каждом, 2 танка считались командирскими, 2 находились в резерве, а еще 5 предназначались для обучения и находились в учебном центре.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА D2

БОЕВАЯ МАССА, т: 19.

ЭКИПАЖ, чел.: 3.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 5442, ширина — 2660, высота — 2205, клиренс — 400.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка SA34 (или SA35) калибра 47 мм, 1 пулемет FM24/29 калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 108 артвыстрелов, 2000 патронов.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб и борт корпуса — 40, крыша — 20, башня — 30...46.

ДВИГАТЕЛЬ: Renault, 6-цилиндровый, четырехтактный, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения; мощность 150 л.с.(109 кВт) при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: шестиступенчатая коробка передач, дифференциал типа Cleveland, бортовые передачи.

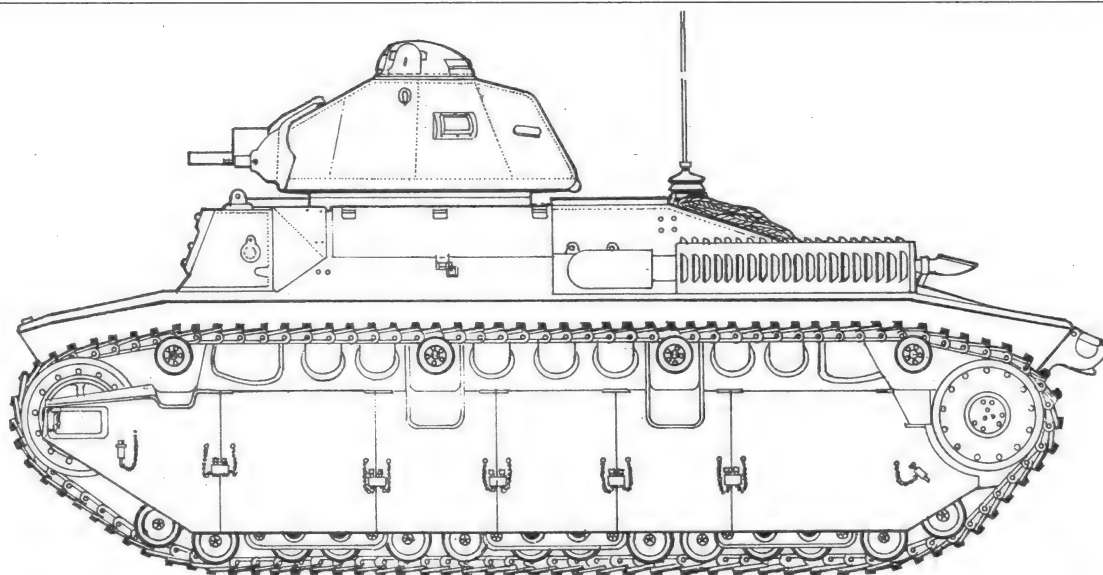
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: 14 опорных катков малого диаметра на борт, 12 из которых сблокированы в три тележки, четыре поддерживающих катка, ведущее колесо заднего расположения; ширина гусеницы 325 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 25.

ЗАПАС ХОДА, км: 140.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 35; ширина рва, м — 2; высота стенки, м — 1,2; глубина брода, м — 0,9.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: радиостанция ER29 (ER51, ER55).



Средний танк D2 из 345-й отдельной танковой роты спешит к передовой. Май 1940 года



5 сентября 1937 года в командование полком вступил подполковник Шарль де Голль, вскоре (в декабре 1937 года) произведенный в полковники. Следует отметить, что полковник де Голль был не в

восторге от D2. Похоже, что технической надежностью этот танк не обладал вовсе. Часто выходил из строя двигатель, трансмиссия и перегруженная подвеска. Система охлаждения моторного отделения оказалась слабой, из-за чего агрегаты силовой установки постоянно перегревались. Кроме того, де Голль был недоволен 47-мм пушкой SA34, которая годилась лишь для борьбы с легкими танками вероятного противника. Тем не менее во время маневров де Голль пользовался только танком D2. Дело в том, что 2-й батальон 507-го полка был укомплектован легкими танками R35, а в этой боевой машине полковник с его ростом в 196 см разместиться просто не мог. Да и в D2 наиболее комфортно он чувствовал себя, сидя на открытой крышке кормового башенного люка.

После начала Второй мировой войны в соответствии с мобилизационным планом на основе 1-го батальона 507-го полка развернули 19-й танковый батальон, который с 13 сентября 1939 года вошел в состав 517-й группы танковых батальонов. К этому времени де Голль уже покинул полк, став командиром танковых подразделений 5-й армии. Впрочем, с D2 он расстался не надолго. Вскоре ему поручили сформировать 4-ю бронетанковую дивизию, в состав которой помимо прочих частей вошел и 19-й танковый батальон.

Танки D2 поступили на вооружение и отдельных танковых рот — 345, 346 и 350-й. В составе этих подразделений D2 приняли участие в боях в мае — июне 1940 года. При этом 345-я отдельная танковая рота (345 САСС) уже после начала немецкого

Немецкий солдат позирует у брошенного легкого танка D2

наступления была включена в состав 19-го танкового батальона взамен его 1-й роты, убитой в апреле в Норвегию.

17 мая 1940 года 345-я рота участвовала в атаке на Монкорне, потеряв в бою три танка. На следующий день рота вновь атаковала Монкорне, но уже в составе 19-го танкового батальона и вновь понесла потери. К 19 мая были безвозвратно потеряны еще шесть танков, а одну машину пришлось отправить в ремонт.

Накануне сражения у Абвиля 24 мая 1940 года в 19-м танковом батальоне осталось 18 танков D2. Практически все они были потеряны в ходе боев за абвилский плацдарм 27–30 мая 1940 года.

Общий результат боевых действий подразделений, укомплектованных танками D2, оказался следующим. Из 84 танков только 21 был уничтожен или поврежден противником, остальные вышли из строя по техническим причинам. Семь танков, на 25 июня формально принадлежавших 350-й танковой роте, были боеспособными.

Трофеями немецкой армии стал 21 D2. Хотя эти танки получили обозначение Panzerkampfwagen 733(f), немцы никогда их не использовали по прямому назначению. Большинство из них было отправлено на утилизацию, и только несколько единиц использовались в учебных целях. Впоследствии башни от D2 пригодились при постройке дотов на Атлантическом валу и оборудования бронепоездов.

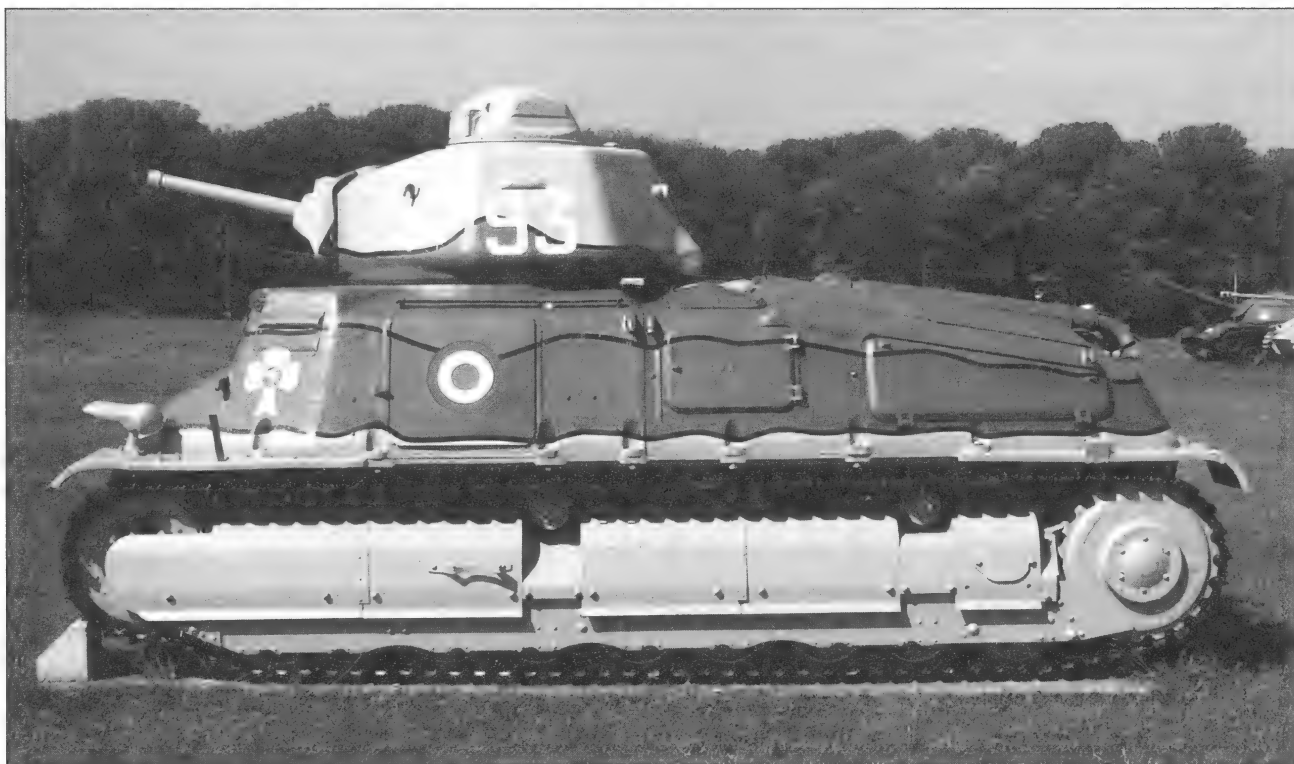
Внизу: немецкие солдаты у подбитого танка D2



Вверху: французские военнопленные вытаскивают из подбитых танков D2 своих погибших товарищей



Char de Cavalerie (кавалерийский танк) SOMUA S35



Средний танк S35

История одного из лучших французских танков периода Второй мировой войны началась в 1934 году, когда были сформулированы требования к боевой машине для кавалерии. Согласно техническому заданию новый танк при массе в 13 т должен был вооружаться 25- или 47-мм пушкой, иметь броню толщиной 40 мм и экипаж из 3 человек. Максимальная скорость должна была достигать 30 км/ч, а запас хода — 200 км при движе-

Первый прототип танка AC3 на испытаниях. 1934 год



нии по шоссе или пять часов хода по пересеченной местности. Командование кавалерии обратилось с этим техническим заданием к дочернему предприятию компании Schneider фирме SOMUA (Societe d'outillage mecanique et d'usinage d'artillerie). Контракт на разработку проекта и изготовление опытного образца был заключен в октябре 1934 года.

Работа инженеров фирмы SOMUA продвигалась очень быстро — редкий случай для французского танкостроения тех лет. Спустя семь месяцев после подписания контракта — 14 апреля 1935 года — был готов первый опытный образец танка, получившего фирменное обозначение AMC SOMUA Type AC3. Эта машина проходила испытания в течение июля 1935 года. Из-за отсутствия башни на танк был установлен балласт. Комиссия, проводившая испытания, отметила, что «опытный образец в целом имеет хорошие показатели по скорости и проходимости, но требует доработки конструкции моторно-трансмиссионной группы». 4 августа танк отправили обратно на завод для устранения недостатков. В ходе повторных испытаний, проходивших в октябре — декабре 1935 года (к их началу на AC3 уже установили башню), значительных улучшений выявлено не было.

Шасси танка S35 без башни и силовой установки. Хорошо видны конструкция и форма люков

Тем не менее фирме был выдан заказ на первые 50 танков. Машина получила армейское обозначение Char 1935 S, но более она известна как SOMUA S35.

Первые четыре серийных танка, получивших обозначение AC4, в январе 1936 года были направлены в распоряжение 4-го кирасирского полка (4^e Cuirassiers). Параллельно ещё одна машина с 1 июля 1936 года по 3 марта 1937 года подверглась длительным широкомасштабным испытаниям, на основании которых были внесены значительные изменения в конструкцию трансмиссии, гусениц и систему вентиляции боевого отделения. И только в апреле 1938 года, изучив результаты эксплуатации первой партии машин в частях, кавалерия согласилась принять их на вооружение.

Корпус танка собирался из четырех литых броневых деталей: двух нижних, образующих «ванну», в которой монтировались все агрегаты танка, и двух верхних: носовой и кормовой. Соединение сегментов корпуса осуществлялось при помощи болтов.

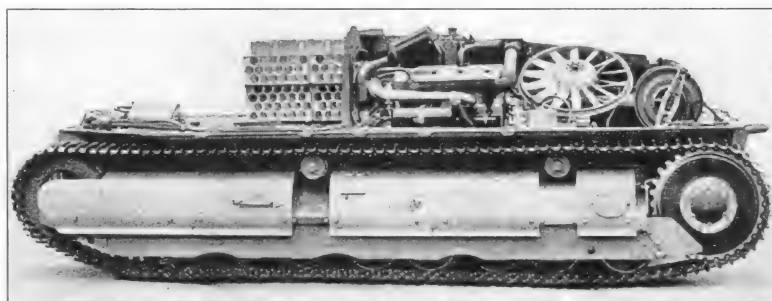
Одноместная башня, установленная на S35, имела как ручной, так и электрический привод. Электромотор поворота был смонтирован на основании башни и соединялся с поворотным механизмом валом и двумя шарнирами. Поворотный механизм башни, закрепленный на крон-



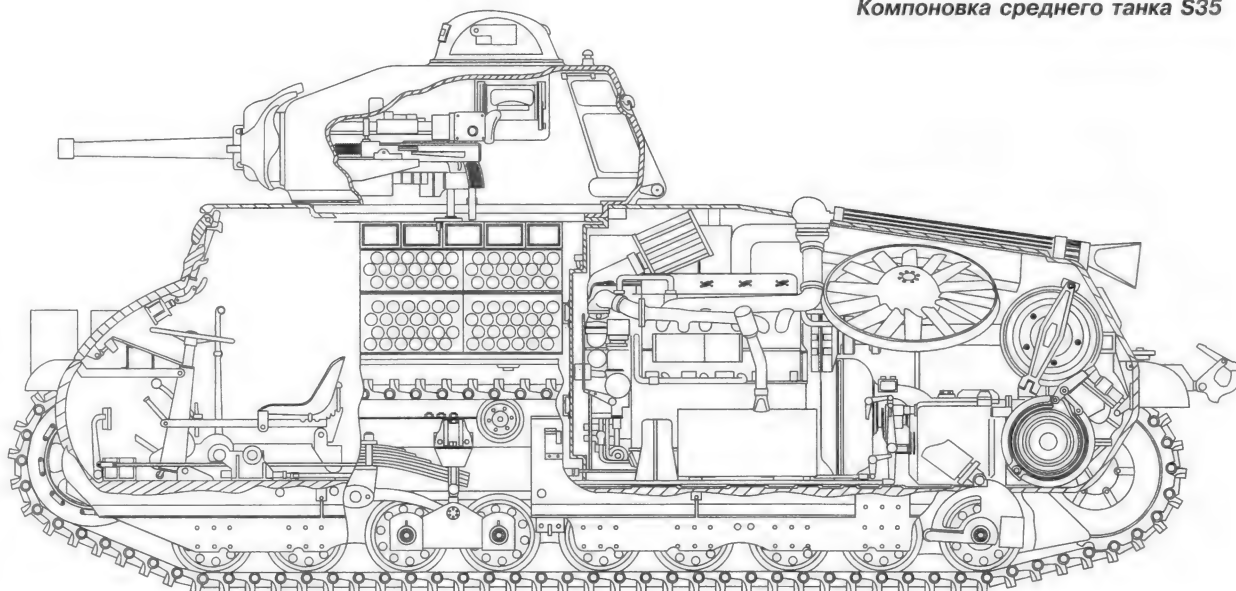
штейнах брони, размещался с левой стороны у командира танка.

На крыше башни со смещением влево на шариковой опоре была установлена командирская башенка. Командирская башенка имела смотровой люк с прибором наблюдения, щель и два отверстия, закрываемые броневыми заслонками.

Шасси танка S35 без башни и верхних частей корпуса. Хорошо видны двигатель, вентилятор системы охлаждения и стеллаж для укладки арт-выстрелов



Компоновка среднего танка S35





Башни APX1 и пушки SA34 были установлены только на первых 4 опытных образцах. Серийные танки получили модифицированные башни APX1CE (Chemin Elargi) с расширенным погоном и новую 47-мм пушку SA35. Благодаря более высокой начальной скорости бронебойный снаряд этой пушки мог пробивать 40-мм лист брони, установленный под углом 30°, с дистанции 500 м.

47-мм пушка, 7,5-мм пулемет Chatelleraut и телескопический прицел устанавливались в передней части башни в раздельных масках, связанных между собой так, что обеспечивался одновременный поворот вооружения на один и тот же угол. Боекомплект пушки состоял из осколочных гранат с головным взрывателем и бронебойных гранат без взрывателя. Выстрелы к пушке размещались в одном стеллаже, расположенном в боевом отделении у правого борта. Пулеметные магазины находились над и под стеллажом для выстрелов, а также в башне.

Экипаж, состоявший из трех человек, размещался в носовой части корпуса, так как 2/3 длины танка занимал двигатель и необходимое для его работы оборудование. Посадка экипажа осуществлялась через люк в левом борту. За отделением управления размещалось боевое отделение,

Члены экипажа танка S35 у своей машины. Май 1940 года



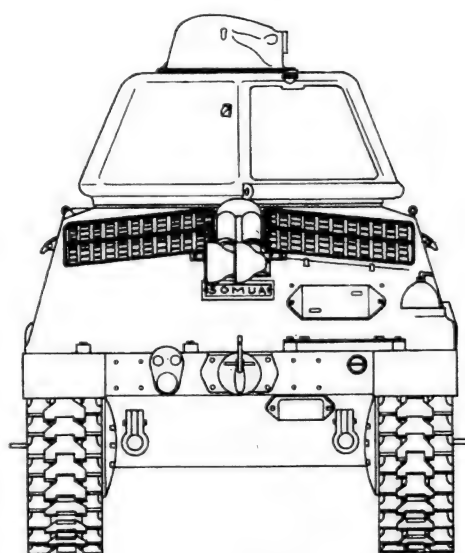
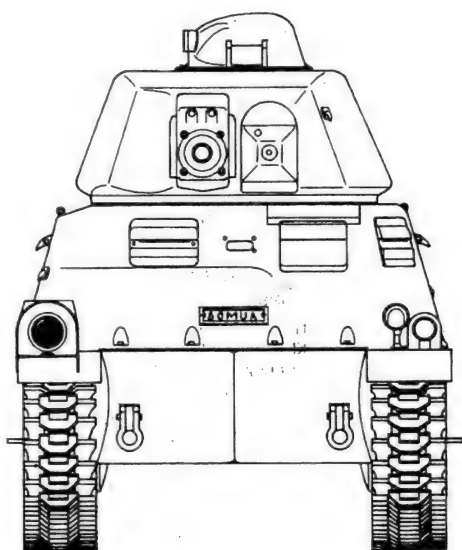
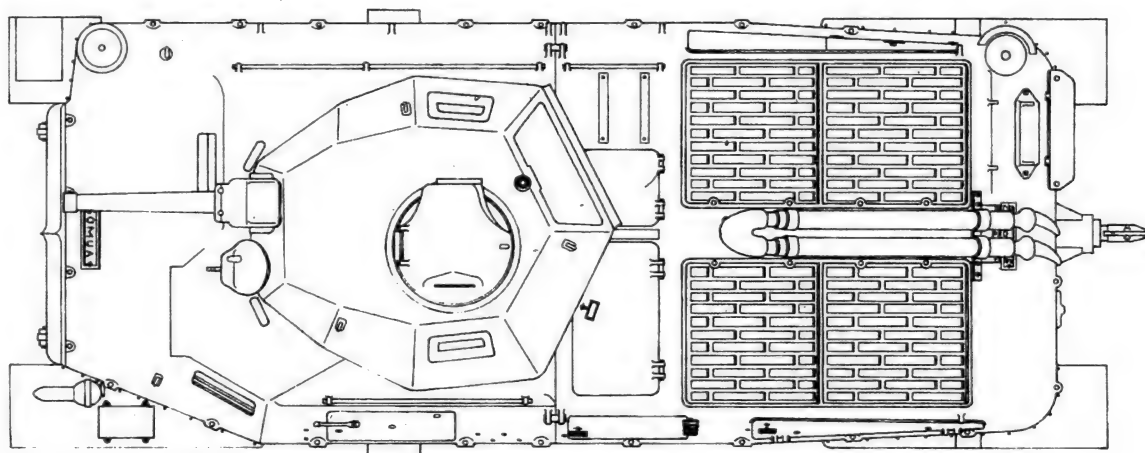
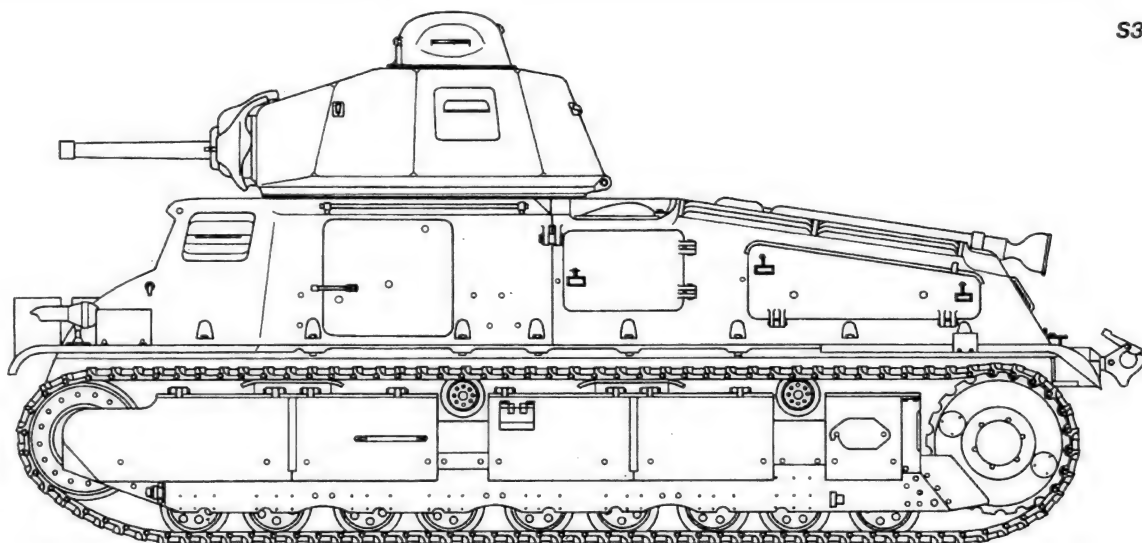
ние, в котором располагался командир танка.

Органы управления S35 были выполнены «по-автомобильному» — с левой стороны передней части корпуса монтировалась рулевая колонка со штурвалом, педали, рычаг переключения передач, кресло механика-водителя и приборные панели. Справа от них оборудовали место для радиста и радиостанции. В лобовом листе имелось два люка с приборами наблюдения. Управление танком осуществлялось с помощью двух дифференциалов, получавших вращение от двигателя: нижний дифференциал через коробку передач, верхний — от отдельного привода. При наличии двух дифференциалов танк мог поворачиваться: штурвалом — с большими радиусами поворота, при действии тормозов с гидравлическим приводом — делать крутые повороты. Наличие дифференциального механизма поворота накладывало свои особенности на вождение танка. Так, при управлении штурвалом минимальный радиус поворота S35 был больше, чем у танков, имевших бортовые фрикционы, так как нельзя было полностью остановить одну гусеницу. При движении танка задним ходом штурвал необходимо было вращать как на автомобиле — в обратную сторону от поворота танка.

При выключенных передачах (рычаг кулисы в нейтральном положении) или при выключенном главном фрикционе, действуя штурвалом, танк можно было развернуть на месте, при этом гусеницы вращаются в разные стороны. При управлении танком при помощи тормозов можно было остановить одну гусеницу, и танк мог сделать крутой поворот.

Для обеспечения доступа к агрегатам в МТО, укладки запасных частей и инструмента в бортах кормовой верхней части корпуса имелось четыре люка. Сверху моторно-трансмиссионное отделение закрывалось литыми броневыми жалюзи, установленными в специальные гнезда и закрепленными болтами.

Каждая гусеничная лента состояла из 103 литых траков, соединенных между собой двумя пальцами. Каждый трак на внутренней поверхности имел выемку для реборд опорных и направляющих колес. Для смазки катков и траков гусеницы между тележками подвески устанавливалась специальная масленка. Механизм натяжения гусеницы состоял из двух регулировочных болтов с цапфами для крепления оси направляющего колеса и трех шестерен, из которых две были натяжными. Шестерни монтировались



ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА SOMUA S35

БОЕВАЯ МАССА, т: 19,5.

ЭКИПАЖ, чел.: 3.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 5380, ширина — 2130, высота — 2630, клиренс — 420.

ООРУЖЕНИЕ: 1 пушка SA35 L/34, калибра 47 мм, 1 пулемет Chatellerault мод. 1931 г. калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 118 артвыстрелов, 3000 патронов.

ПРИБОРЫ ПРИЦЕЛИВАНИЯ: телескопический прицел.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб корпуса — 45, борт — 40...45, корма — 35, крыша и днище — 20, башня — 45.

ДВИГАТЕЛЬ: Somua, 8-цилиндровый, карбюраторный, V-образный, жидкостного охлаждения; мощность 190 л.с. (138,7 кВт) при 2000 об/мин; рабочий объем 12 666 см³.

ТРАНСМИССИЯ: главный фрикцион, пятискоростная коробка передач, дифференциальный механизм поворота, бортовые фрикционы.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: восемь опорных катков на борт, сблокированных попарно в четыре тележки, подвешенные на пластинчатых рессорах, девятый каток сзади подвешивался индивидуально; два поддерживающих катка; ведущее колесо заднего расположения; в каждой гусенице 103 трака шириной 360 мм, шаг трака 75 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 45.

ЗАПАС ХОДА, км: 240.

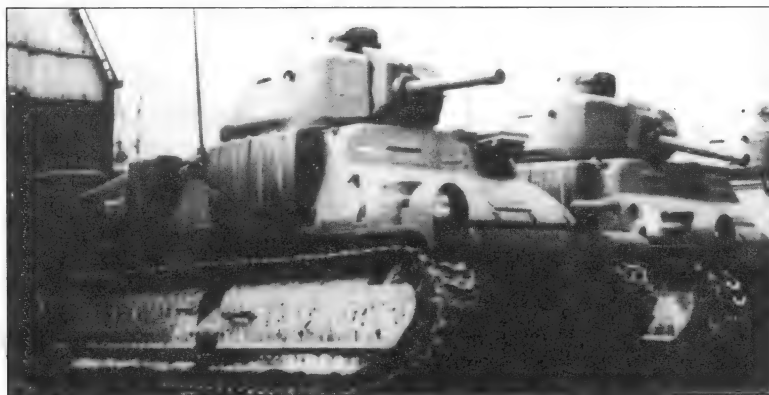
ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 32; ширина рва, м — 2,2; высота стенки, м — 0,6; глубина брода, м — 1.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: радиостанции ER26 ter и ER29 (устанавливались только на командирских танках).

на кронштейне, привернутом к броне корпуса болтами. Для поддержки верхней ветви гусеницы дополнительно использовалась пара поддерживающих полозьев по каждому борту. Подвеска и катки практически полностью закрывались броневыми экранами.

В соответствии с программой вооружения, принятой в 1936 году, предприятиям фирмы SOMUA предстояло изготовить 600 средних танков, что позволило бы полностью оснастить ими кавалерийские полки трёх механизированных дивизий. Впоследствии, из-за неустранимых недостатков, заказ был сокращен до 300 машин.

Первые танки S35, подготовленные для службы в Вермахте



С 1940 года планировалось начать полномасштабный выпуск танков S40 (фирменное обозначение AC5), проект которого был разработан в 1939 году. Эта машина отличалась расширенным на 33 см корпусом с пониженным центром тяжести, удлинённой на один опорный каток ходовой частью и установленным чуть выше направляющим колесом. Все эти изменения должны были повысить проходимость танка на пересеченной местности и дать ему возможность преодолевать более крутые подъемы. Помимо этого, S-40 получил более мощный (219 л.с.) двигатель, а с августа 1940 года на него должны были устанавливать новую башню типа ARL 2С. Французская армия заказала 374 таких танка, но на практике удалось построить только один прототип, и ещё несколько машин находились в стадии сборки, когда Франция капитулировала (по другим данным, были изготовлены пять единиц, судьба которых неизвестна).

К моменту начала Второй мировой войны было изготовлено 270 танков S35, из которых 191 находился в войсках, 55 на складах и 24 на заводе. Танками S35 оснащались полки механизированной кавалерии (по 48 в каждом) трех легких механизированных дивизий. В мае 1940 года S35 состояли на вооружении 4-го кирасирского, 18-го драгунского (1-я DLM), 13-го и 29-го драгунского (2-я DLM), 1-го и 2-го кирасирского (3-я DLM) полков. После начала активных боевых действий была предпринята попытка создать 4-ю DLM в составе 3-го и 7-го кирасирских полков, однако от этой идеи отказались и поэскадронно раздали полки в сражающиеся части. 3-й кирасирский полк в качестве подкрепления получила 4-я танковая дивизия генерала де Голля.

50 танков S35 имелись в 6-й легкой кавалерийской дивизии, расквартированной в Тунисе.

Во время Французской кампании танки SOMUA ничем особенно себя не проявили. Они превосходили немецкие танки по броневой защите и вооружению, не уступали в подвижности, но все эти достоинства сводились на нет плохой подготовкой экипажей. Отсутствие на большинстве танков радиостанций затрудняло управление подразделениями в бою.

После разгрома Франции немцы оставили небольшое количество S35 правительству Виши. В начале 1941 года 23 машины этого типа, например, передали в состав 2-го эскадрона 1-го полка африканских стрелков. Этот эскадрон дейст-

вовал на стороне итало-германских войск в Северной Африке, но к началу 1943 года перешел на сторону «Сражающейся Франции».

Большая часть из 297 захваченных немцами танков S35 под обозначением Pz.Kpfw.35S 739(f) была включена в состав танковых частей Вермахта. SOMUA подверглись некоторой модернизации: на них установили немецкие радиостанции Fu 5 и дооборудовали командирскую башенку двухстворчатым люком (но такой переделке подверглись не все машины). Кроме того, добавили четвертого члена экипажа — радиста, а заряжающий переместился в башню, где теперь находились два человека. Эти танки, главным образом, поступали на укомплектование танковых полков (100, 201, 202, 203, 204 Panzer-Regiment) и отдельных танковых батальонов (202, 205, 206, 211, 212, 213, 214, 223 Panzer-Abteilung). Большая часть этих подразделений дислоцировалась во Франции и служила резервом для пополнения танковых частей Вермахта.

Например, в начале 1943 года на базе 100-го танкового полка (вооруженного в основном танками S35) вновь сформировали 21-ю танковую дивизию, полностью разгромленную под Сталинградом частями Красной Армии. Возрожденная дивизия размещалась в Нормандии, и в июне 1944 года после высадки союзников во Франции принимала активное участие в боях.

По состоянию на 1 июля 1943 года в действующих частях Вермахта (не считая складов и парков) имелось 144 SOMUA: в группе армий «Центр» — 2, в Югосла-



Колонна танков S35 одной из частей Вермахта проходит под Триумфальной аркой в Париже. 1941 год

вии — 43, во Франции — 67, в Норвегии — 16 (в составе 211-го танкового батальона), в Финляндии — 16 (в составе 214-го танкового батальона). На 26 марта 1945 года в немецких танковых частях еще числилось пять танков S35, действовавших против англо-американских войск на Западном фронте.

Следует отметить, что некоторое количество танков SOMUA немцы использовали для борьбы с партизанами и охраны тыловых объектов, 60 единиц были переоборудованы в артиллерийские тягачи (с них демонтировали башню и верхнюю переднюю часть корпуса), а 15 машин поступили на вооружение бронепоездов №№ 26, 27, 28, 29 и 30. Конструктивно эти бронепоезда состояли из полуброни-



Танк S35 из состава 204-го немецкого танкового полка (Pz.Rgt.204). Крым, 1942 год

Немецкий бронепоезд №28, Восточный фронт, лето 1941 г. В состав этого бронепоезда входили три специальные платформы с танками S35



рованного паровоза, двух открытых сверху бронеплатформ для пехоты и трех специальных платформ с аппаратами для танков S35.

Танки бронепоезда №28 принимали участие в штурме Брестской крепости, для чего им пришлось покинуть свои платформы. 23 июня 1941 года одна из этих машин была подбита ручными гранатами у Северных ворот крепости, там же огнем из зенитного орудия повредили еще один S35. Третий танк прорвался в центральный двор цитадели, где был подбит артиллеристами 333-го стрелкового полка. Два танка немцам удалось эвакуировать сразу же. После ремонта они вновь участвовали в боях. В частности, 27 июня один из них немцы применили против Восточного форта. Танк вел

огонь по амбразурам форта, в результате, как говорилось в докладе штаба 45-й немецкой пехотной дивизии, «русские стали вести себя тише, но непрерывная стрельба снайперов продолжалась из самых неожиданных мест».

В составе упомянутых бронепоездов танки S35 эксплуатировались вплоть до 1943 года, когда их заменили на чехословацкие Pz.38(t).

После освобождения Франции в 1944 году была образована 1-я французская армия, в которую влились войска французских внутренних сил (FFI), освободивших страну. Танковые полки FFI были частично оснащены отбитой у немцев французской техникой. Так, например, 13-й драгунский полк имел в своем составе один эскадрон из 17 танков S35.

Танки S35 из состава 13-го драгунского полка французской армии. В окрестностях Руайана, апрель 1945 года



Char de rupture (танк прорыва) 2С



Проектирование «тяжелого танка для прорыва укрепленных районов противника в предстоящих наступательных боях» началось 20 октября 1916 года по инициативе «отца французских танков» генерала Этьена. К декабрю 1917 года в цехах верфи фирмы FCM в г.Сейне близ Тулона собрали три боевых машины. Две из них, получившие обозначение Char 1A, имели массу 41 т и защищались 35-мм броней; вооружение состояло из 75-мм пушки и двух 8-мм пулеметов Hotchkiss мод. 1914 г. Машины отличались друг от друга в основном трансмиссией: на одной она была механической, на другой — электрической, третью же, названную Char 1B, вооружили 105-мм гаубицей. Несмотря на ряд существенных недостатков, танк Char 1A в целом был признан удовлетворительным. Но от его серийного производства отказались в пользу более совершенной машины — Char Lourdes 2C (тяжелый танк 2С), разработанной фирмой FCM. 21 февраля

1918 года, еще до изготовления первого прототипа, фирма получила заказ на 300 танков 2С, которые должны были быть готовы к летному наступлению союзников. По разным причинам изготовление боевых машин затягивалось, и к окончанию Первой мировой войны в ноябре 1918 года в процессе сборки находились лишь 10 танков. После завершения боевых действий финансирование заказа было прекращено, а сам заказ аннулирован. Военное ведомство решило ограничиться только 10 танками 2С, которые и начали поступать в войска в 1921 году.

Тяжелый танк 2С имел компоновку с продольным расположением двух башен и гусеницами, охватывавшими корпус. В этом отношении он напоминал английские ромбовидные танки Первой мировой войны, гусеницы которых также охватывали корпус, что облегчало преодоление вертикальных препятствий. Однако на этом сходство заканчивалось. Вооружение французской боевой маши-

Члены экипажа тяжелого танка 2С №90 «Пуату» на фоне своей машины. 1-я рота 51-го батальона тяжелых танков. Зима 1939/40 года



Вверху: тяжелый танк Char 2C №97 «Нормандия» на предвоенных учениях
Внизу: танк «Пуату» во время тактических занятий. Март 1940 г.

ны размещалось не в спонсонах, а в двух продольно расположенных вращающихся клепаных башнях — большой и малой. В передней была установлена 75-мм пушка, в кормовой — 8-мм пулемет Hotchkiss мод. 1914 г. Еще три пулемета размещались в трех шаровых установках в корпусе — один в лобовом листе и по

одному в бортах. Обе башни оборудовались стробоскопами, существенно облегчавшими наблюдение за полем боя. Правда, ни из одной башни нельзя было вести огонь на 360°: мешала высокая крыша моторного отделения. Боекомплект состоял из 125 артвыстрелов и 10 000 патронов.

Бронирование по тем временам было весьма мощным. Толщина лобовой брони корпуса и башни составляла 55 мм, борта и корма корпуса защищались 44-мм броней, крыша — 23-мм.

Посадка экипажа, состоявшего из 12–13 человек, осуществлялась через бортовые двери.

Силовая установка танка первоначально включала два 6-цилиндровых двигателя Mercedes-Benz G11a мощностью по 180 л.с. Позже их заменили 250-сильными двигателями Maybach. Эти моторы предназначались для «цепелинов» и были получены Францией в качестве репараций от Германии.

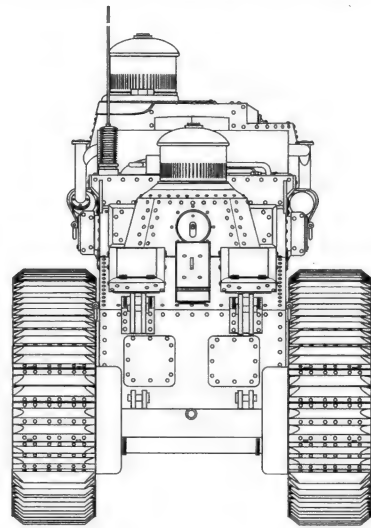
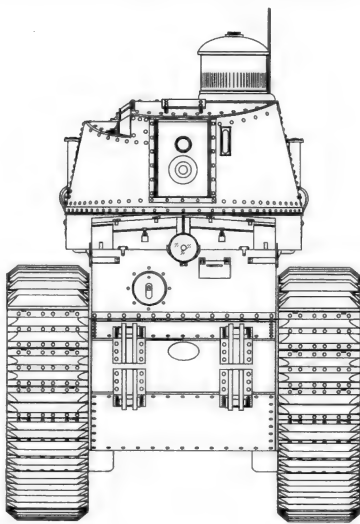
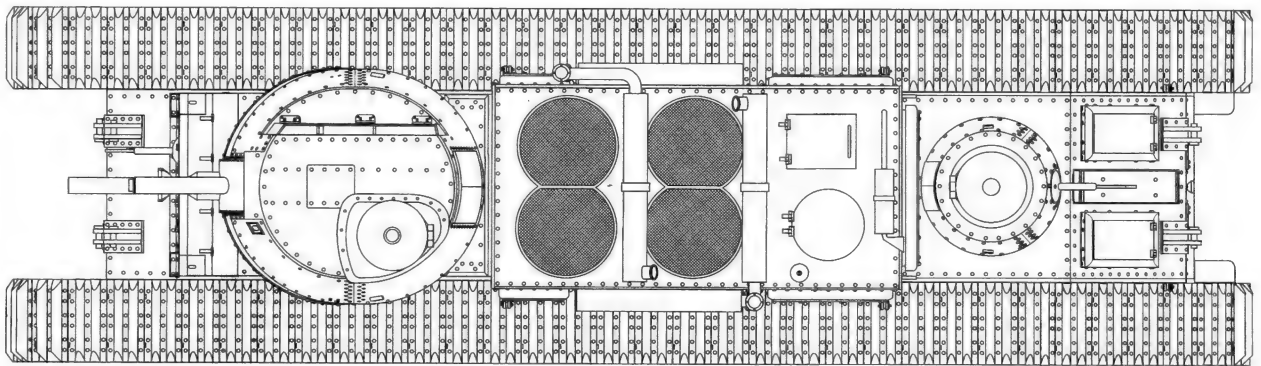
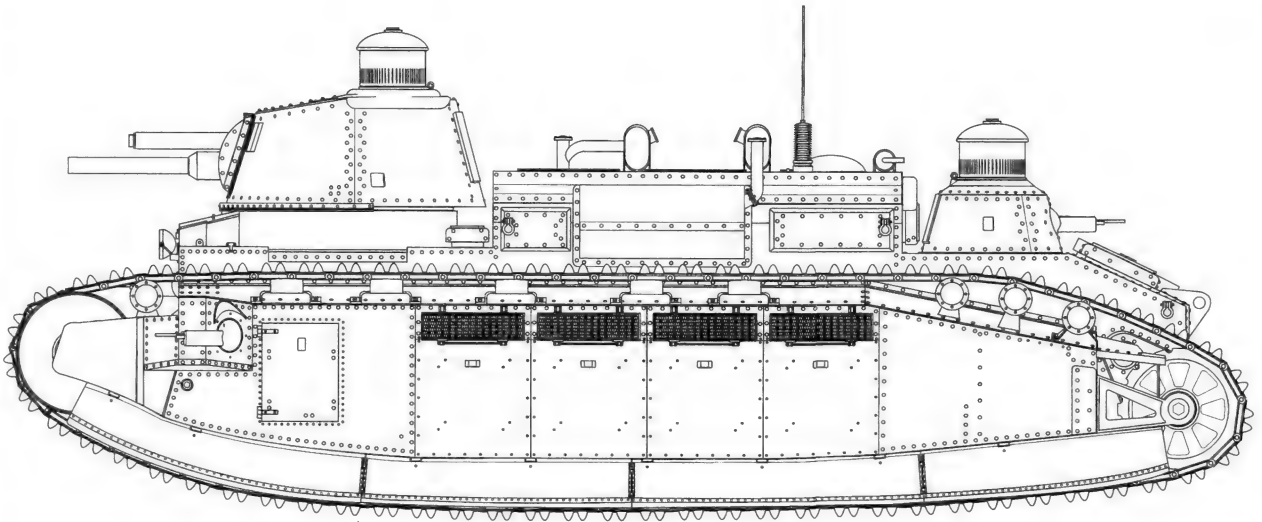
Танк 2С стал первой в мире боевой машиной, оснащенной электрической трансмиссией. Двигатели приводили во вращение роторы двух генераторов, которые, в свою очередь, снабжали электроэнергией два тяговых электромотора. Крутящий момент от последних передавался на ведущие колеса, находившиеся в кормовой части танка.

Ходовая часть танка применительно к одному борту состояла из 24 опорных катков малого диаметра, сблокированных в шесть тележек.

Боевая машина массой 69 т могла двигаться со скоростью 12 км/ч, запас хода составлял 160 км.

Компоновку французского танка трудно назвать удачной: отделение управления размещалось в носовой части корпуса, за ним — боевое отделение (башня была рассчитана на четырех человек), моторно-трансмиссионный отсек и кормовое боевое отделение. Двигатель располагался почти ровно в центре корпуса, но из-за его размера и дополнительного оборудования систему выхлопа и радио-





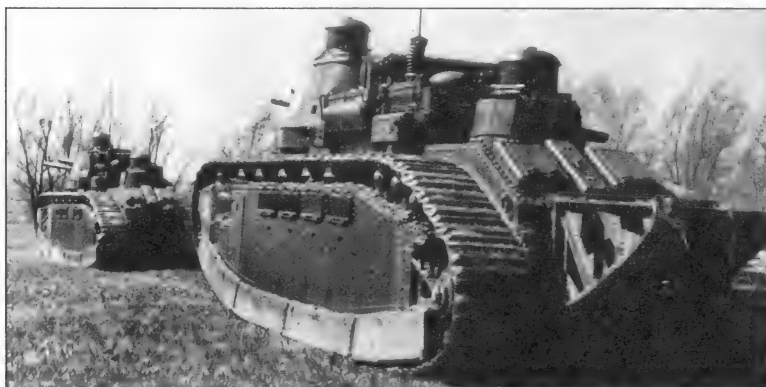


Тяжелый танк Char 2C №97 «Нормандия»

станцию пришлось вынести наверх, защитив их бронированным кожухом. Собственно этот кожух и «съел» 40° от кругового обстрела основного орудия. Трансмиссия машины была сложной. При выходе из строя одного двигателя питание электромоторов переключалось на один генератор, и тогда танк массой 70 т мог двигаться только со скоростью пешехода.

Все танки к 1923 году поступили в 3-й батальон 511-го танкового полка. В 1929 году полк расформировали, а танки передали в 51-й батальон тяжелых танков, дислоцировавшийся в Бурже. В марте 1936 года 51-й батальон снова стал 3-м батальоном 511-го полка, вместе с которым его перевели в Верден. В это время эксплуатировались только три машины, остальные находились на консервации в парке. В конце августа 1939 года 3-й батальон опять переформировали в 51-й батальон тяжелых танков, в строю которого имелось восемь танков.

Участие (если это можно назвать участием) 2С во Второй мировой войне было любопытным. Таковым его сделал главным образом безграмотный перевод с французского или с английского (на который до того перевели с французского), которым в основном пользуются отечественные историки. В наиболее распространенной версии события выглядят следующим образом (особо подчеркнем, что все географические названия приведены



Танки 2С «Нормандия» и «Бретань» на маневрах. Верден, 1939 год. На корме «Бретани» установлен «хвост», что на 2С встречалось не всегда



Тяжелый танк Char 2C №95 «Турэн»

в соответствии с географическим атласом Франции на русском языке, а не полученные путем перевода с французского или английского языков).

В ноябре 1939 года 51-й батальон тяжелых танков был передислоцирован в Брийи, что в 43 км северо-восточнее Вердена. Здесь танкисты вновь приступили к усиленному обучению с практическими стрельбами, а часть танков получила дополнительную броневую защиту. Толщину лобовой брони довели до 90 мм, бортов — до 65 мм. В результате масса машины достигла 75 т.

В начале мая 1940 года восемь боеспособных танков вывели в полевой лагерь в 5–6 км от Вердена, где они находились в готовности к отправке на фронт.

Днем 12 июня командир батальона получил приказ погрузить танки на станции Ландр и отправиться в распоряжении 3-й армии. На подготовку к маршу ушло несколько часов и только около 8 ч. вечера танки начали движение, при этом две машины пришлось оставить по техническим причинам. По прибытию в Ландр оказалось, что свободные локомотивы отсутствуют. Только после настоятельных требований со стороны командира батальона и вмешательства начальника станции паровозы были выделены, и на рассвете 13 июня началась погрузка танков на платформы. Из них сформировали два состава по три танка в каждом.

Прибыв на станцию Гондркур-ле-Шато, батальон оказался в тяжелой ситуа-

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА 2С

БОЕВАЯ МАССА, т: 69.

ЭКИПАЖ, чел.: 12.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 10 270, ширина — 2950, высота — 4010, клиренс — 450.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка калибра 75 мм, 4 пулемета Hotchkiss мод. 1914 г. калибра 8 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 125 выстрелов, 10 000 патронов.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб корпуса — 55, борт — 44, корма — 43, крыша — 23.

ДВИГАТЕЛЬ: два Maybach, 6-цилиндровых, карбюраторных, рядных; мощность 250 л.с. (182,5 кВт) каждый.

ТРАНСМИССИЯ: электрическая — два генератора «Сотер-Арле» и два приводных электродвигателя на каждый борт.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: 24 опорных катка малого диаметра на борт, заблокированных в 6 тележек.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 12.

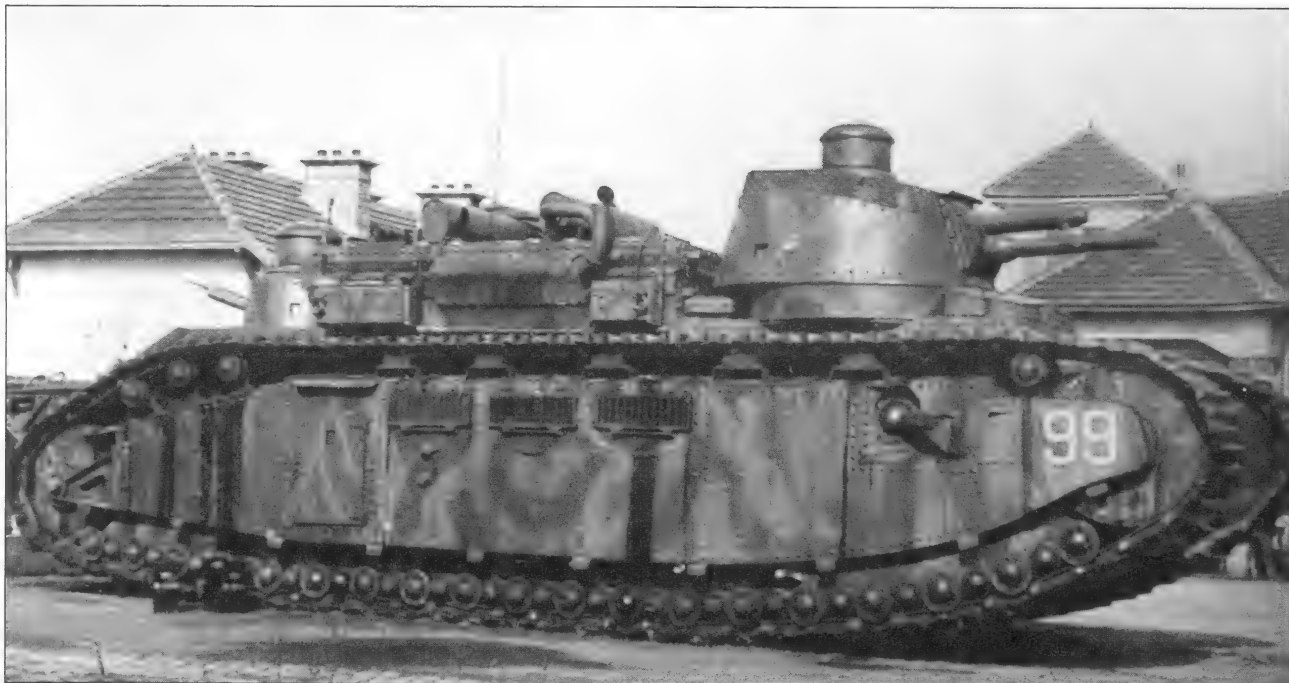
ЗАПАС ХОДА, км: 160.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 45; ширина рва, м — 5,3; высота стенки, м — 1,7; глубина брода, м — 1,8.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: радиостанция ER29 (ER51, ER55).

ции. Связь со штабом 3-й армии отсутствовала, поэтому получить дальнейшие инструкции было не от кого. Лишь спустя несколько часов представителям 51-го батальона удалось разыскать командование, которое отдало им приказ разгрузиться южнее Нёшато и занять там оборону. Однако, в нескольких километрах от станции составы подверглись бомбардировке, но в этот раз удалось отделаться лишь небольшими повреждениями. Сле-

**Тяжелый танк
Char 2С №99
«Шампань»**





Танк №99 «Шампань», захваченный немцами в исправном состоянии. Район станции Мез, 18 июня 1940 года

довавший за эшелонами с танками штаб батальона, во главе с полковником Фурне, отстал от своих танков. Отправившись искать свои поезда, Фурне добрался до Нёшато, где выяснил, что оба состава могли быть отправлены по путям через станцию Ис-сюр-Тий, что в 22 км от Дижона. Вернувшись на «исходные позиции» командование батальоном пришлось терпеливо ждать новостей.

Первые сведения поступили спустя сутки — 15 июня. Оказалось, что танки застряли около Нёшато. Тем временем штаб армии одобрил маршрут передвижения через Ис-сюр-Тий, как наиболее безопасный. Утром поездкам удалось пройти Нёшато, но высланному с этим донесением мотоциклисту сообщить об этом в штаб уже не удалось, поскольку тот уже успел переехать в другое место. С этого момента командир 51-го батальона со своим штабом связи больше не имел.

Немецкие солдаты позируют на фоне захваченного танка Char 2C



В 16.00 15 июня Фурне послал капитана Ролле раззнать, где и в каком состоянии находятся составы. Вернувшись через час, Ролле доложил, что танки блокированы в Маасе (40 км от Нёшато), где на станции спереди и сзади них скопилось ещё по пять поездов. Хуже того, стоящий впереди состав с топливом горит, а машинисты и механики локомотивов сбежали, предварительно выведя их из строя. К этому времени немецкие войска находились уже в 24 км. Не имея возможности выгрузить танки с платформ, майор Фурне принял тяжелое, но правильное решение — взорвать танки. В 19.00 16 июня 1940 года экипажи перерезали трубы бензопроводов и подожгли свои танки.

Тем не менее немцам в практически целом состоянии достался танк №99 «Шампань», на котором, по-видимому, пожар сам собою потух. Этот танк был доставлен на Куммерсдорфский полигон, отремонтирован, и осенью 1940 года проходил испытания. Особый интерес у немцев вызвала электротрансмиссия.

Скажем сразу, если не иметь под рукой карту Франции, то понять что-либо трудно. Первая странность, с которой пришлось столкнуться при изучении публикаций, это то, что в ряде источников события происходят в июне, а в ряде — в мае. Вторая странность — это отсутствие в 43 км северо-восточнее Вердена населенного пункта с названием Брийи (или Брийе). Ну да Бог с ним, главное, что танки так до фронта и не доехали. Точнее говоря, немцы наступали быстрее, чем двигались эшелоны. Батальон должен был занять оборону южнее Нёшато (как только этот город не обзывается, то Нефшато, то Нофшато! и не путать с Нёшато в Бельгии), но фактически проследовал через него не разгружаясь в направлении на Дижон и застрял у железнодорожной станции Мёз километрах в сорока от Нёшато. Станция эта находится рядом с одноименной рекой, которая в Бельгии и на севере Франции именуется Маас, а южнее, в том числе и в департаменте Верхняя Марна, где и происходила развязка истории, — Мёз. Не имея возможности следовать дальше, равно как и разгрузиться, экипажам действительно не оставалось ничего другого, как взорвать свои танки. Немцы действительно были близко — танки были взорваны 16 июня, а 17 июня немцы уже заняли Дижон.

Все вышесказанное свидетельствует об одном — участия танков 2С во Второй мировой как такового и не было.

Char de bataille B1



Процесс создания тяжелого танка В1 продолжался столь долго и протекал столь мучительно, что в этом плане французы поставили своеобразный анти-рекорд. Страшно сказать, но проектирование танка, приведшее впоследствии к появлению В1, началось аж в 1920 году в рамках перспективной программы танкостроения.

В январе 1921 года военные определились с тактико-техническими требованиями (ТТТ) к новой машине. Возглавил проектирование генерал Этьен, руководивший в то время технической секцией генерального штаба. Этьен привлек к работе пять фирм, уже занимавшихся танкостроением в годы Первой мировой войны: «Делонэ-Бельвилль», FAMH, FCM, «Шнейдер» и «Рено». При этом сразу оговаривалось, что после испытаний прототипов на их основе будет создан окончательный вариант с применением наиболее удачных конструктивных решений опытных образцов. Каждая из фирм в дальнейшем, при развертывании серийного производства, должна была получить свою часть заказа.

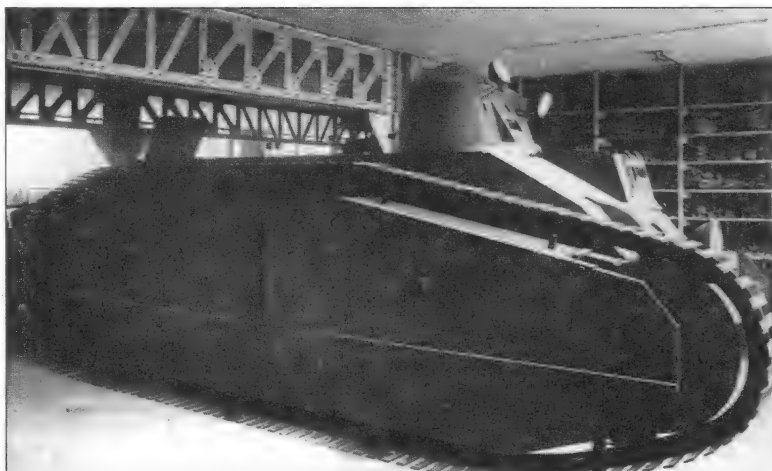
Ни один из представленных прототипов не соответствовал ТТТ. Ближе всего к ним оказался танк SRB, созданный совместными усилиями фирм «Шнейдер» и «Рено». Образец фирмы «Делонэ-

Бельвилль» фактически представлял собой увеличенный танк FT17, при этом все его вооружение размещалось в башне, в то время как согласно ТТТ пушка должна была устанавливаться в лобовом листе корпуса. На машине фирмы FAMH использовалась ходовая часть танка «Сен-Шамон», а у танка FCM21 ходовая часть была аналогична таковой у тяжелого танка 2С.

В процессе испытаний к 1925 году были уточнены техтребования к танку и в январе 1926 года фирмы FAMH, FCM и «Рено» получили заказ на изготовление

Тяжелый танк В1bis покидает территорию завода FCM. Май 1940 года

Макет пехотного танка В1, 1928 г.





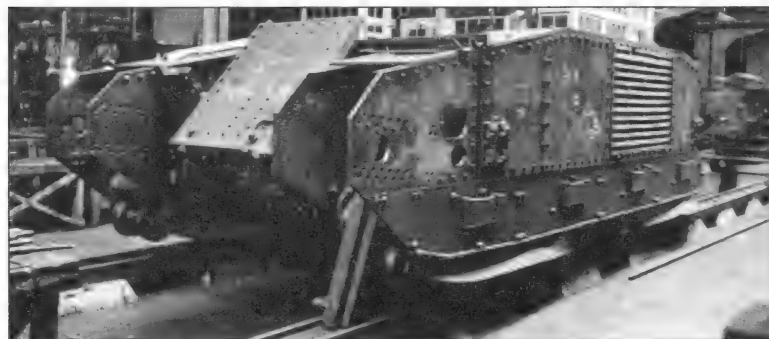
Опытный образец танка В1. Хорошо видна антенна с тремя опорами. Май 1929 года

опытного образца. Он действительно стал плодом коллективного творчества: от шнейдеровского прототипа SRA заимствовали двигатель Renault, главный фрикцион Fieuh и компоновку агрегатов внутри корпуса, добавив в соответствии с пожеланиями Этьена проход вдоль правого борта МТО; фирма FAMH предоставила конструкция двойного дифференциала, сервоприводы механизмов управления и устройство поворота Naeder, а фирма FCM — гусеницы, являвшиеся развитием конструкции Холта. Изготовление брони поручили фирме FAMH.

В марте 1927 года был выдан заказ на изготовление уже трех опытных образцов, получивших обозначение Char B: №101 — консорциуму «Шнейдер»-«Рено», №102 — FAMH и №103 — FCM. Однако из-за сокращения финансирования работы шли медленно, и прототип №101 увидел свет лишь в январе 1930 года, а испытания его начались только в апреле.

В ходе испытаний выявилось множество недоработок, особенно в системе наведения 75-мм пушки, осуществлявшейся поворотом всего танка. Кроме того, было решено усилить бронезащиту машины. На прототипах №102 и №103, дабы избежать непомерного роста массы, примени-

Сборка корпуса В1 на стапеле



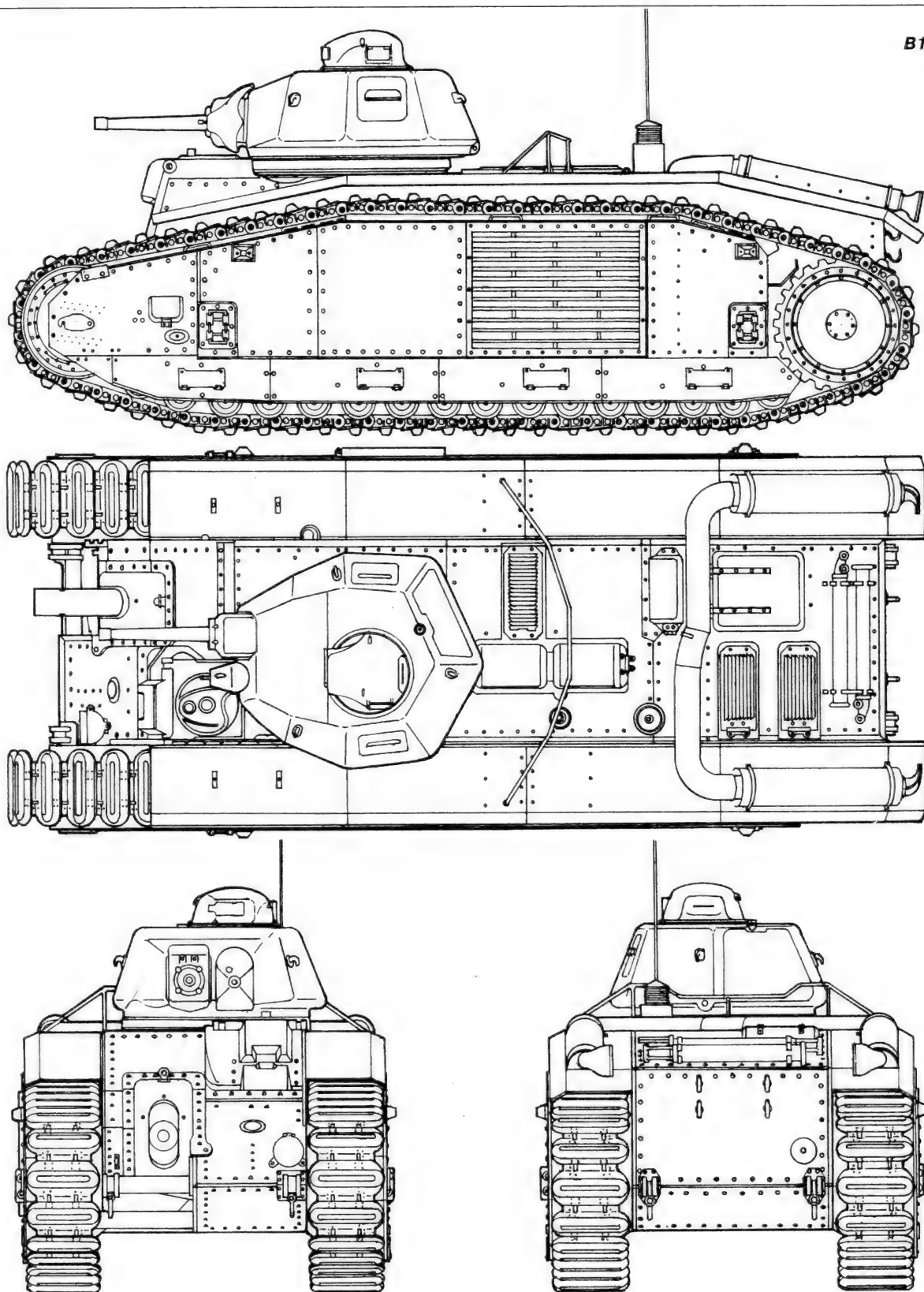
ли дифференцированное бронирование: до 40 мм увеличили толщину брони, защитив наиболее уязвимые части корпуса. В первую очередь усилили лобовую и кормовую броню, а также борта корпуса внутри гусеничного обвода.

Все эти мероприятия проводились в рамках принятой в 1930 году новой программы моторизации французской армии. В соответствии с ней усилили и вооружение: на всех трех опытных танках установили литую башню ST2 с толщиной брони 35 мм, вооруженную 47-мм пушкой и пулеметом. Впрочем, уже два года спустя на танках установили новую башню APX1 с 47-мм пушкой SA34 и 7,5-мм пулеметом и новый двигатель, один пулемет из корпуса убрали, внесли изменения в средства наблюдения и связи. В таком виде в марте 1934 года танк был принят на вооружение под названием Char B1. От начала проектирования до принятия на вооружение прошло 13 лет! Стоит ли удивляться, что при массе преимуществ новый танк получился морально устаревшим.

Первый заказ на семь серийных танков был подписан 6 апреля 1934 года. В декабре того же года подписали второй — на 20 машин. Из этих 27 танков шесть выпустила фирма FCM, а остальные — «Рено». В апреле 1935 года FCM получила заказ еще на пять боевых машин. Заказ



Танк В1 «Бретань». Хорошо видны конструкция гусеницы и установка 75-мм пушки



ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА B1bis

БОЕВАЯ МАССА, т: 32.

ЭКИПАЖ, чел.: 4.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 6370, ширина — 2500, высота — 2790, клиренс — 450.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка SA35 калибра 75 мм, 1 пушка SA35 калибра 47 мм, 2 пулемета Chatellerault мод. 1931 г. калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 74 выстрела калибра 75 мм, 50 выстрелов калибра 47 мм, 5100 патронов к пулеметам.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб и борта корпуса — 60, корма — 55...60, крыша — 20...56, днище — 20, башня — 46.

ДВИГАТЕЛЬ: Renault, 6-цилиндровый, четырехтактный, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения; мощность 307 л.с. (225,7 кВт) при 1900 об/мин, рабочий объем 16 500 см³.

ТРАНСМИССИЯ: гидродинамическая передача Naeder в блоке с пятискоростной механической коробкой передач, двойной дифференциал.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: 16 опорных катков на борт, 12 из которых заблокированы в три тележки (по 4 катка в каждой), подвешенные на спиральных и листовых рессорах; три катка собраны в тележку, расположенную впереди, один каток сзади имел собственную рессору; ведущее колесо заднего расположения; в каждой гусенице 53 трака шириной 500 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 28.

ЗАПАС ХОДА, км: 140.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 40; ширина рва, м — 2,74; высота стенки, м — 0,93; глубина брода, м — 1,47.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: радиостанция ER29 (ER51, ER55).

был выполнен к июлю 1937 года, а в январе 1938-го новыми танками был укомплектован один танковый батальон.

Параллельно с вялотекущим производством первой серии танков B1 шла работа по их совершенствованию. Еще в 1936 году на прототипах №102 и №103 испытывалась новая башня APX4. Теперь настал черед оснастить ей и серийные танки. Правда, процесс модернизации не свелся лишь к замене башни. Танк полу-

чил более толстую броню (60 мм вместо 40 мм), на машине установили 6-цилиндровый двигатель «Рено» мощностью 307 л.с., который позволял развивать скорость до 28 км/ч. Основное вооружение осталось прежним — 75-мм пушка SA35 и 7,5-мм пулемет, установленные в корпусе. В новой же башне разместили новую пушку SA35 калибра 47 мм. С пушкой был спарен 7,5-мм пулемет Reibel. В результате этих и других нововведений масса танка возросла до 32 т.

Модернизированная версия получила обозначение B1bis. Контракт на изготовление первых 35 танков подписали в октябре 1936 года. До прекращения производства 15 июня 1940 года они изготовили 403 танка B1 и B1bis, из них: «Рено» — 182, APX — 47, «Шнейдер» — 32, FAMH — 70, FCM — 72. Столь медленный темп производства и небольшие его объемы можно отчасти объяснить высокой закупочной ценой танка. Так, в 1938 году боевая машина без башни и вооружения стоила 1590 тыс. франков, а в 1939 — 1940 годах — 1800 тыс. франков. Кроме того, надо учитывать, что по тогдашним штатам французской армии в ремонтном подразделении каждого танкового батальона должен был находиться тройной комплект почти всех деталей танка, включая броневые детали, в том числе все бронеплиты и рубку механика-водителя. Фактически на каждые 35 собранных танков армия получала три танка в виде машино-комплектов. Необходимо также отметить, что сосредоточение производства литых башен на одной государственной фирме APX позволило, с одной стороны, добиться высокого качества продукции, но с другой — самым негативным образом сказалось во время войны. Фирма APX не смогла быстро нарастить выпуск башен, а на других фирмах необходимого оборудования просто не было.

В 1937 году был изготовлен опытный образец танка B1ter (ter — третий), которым планировалось заменить в производстве B1bis. Новая машина получила новый 350-сильный двигатель, коробку передач типа BDR, усовершенствованные приборы наблюдения и средства связи. Толщину брони довели до 75 мм. 75-мм пушка получила возможность наведения в горизонтальном секторе без поворота корпуса танка. Правда углы наведения были весьма ограниченными: 5° влево и 10° вправо. На одного человека — механика — увеличили экипаж. По сравнению с B1bis новый танк был дешевле и технологичнее, что несомненно сказа-

Танк B1ter



лось бы на темпах производства в лучшую сторону. В мае 1940 года после длительных испытаний и доводок производство Blter началось на заводах APX и FCM. Но было уже поздно. К июлю изготовили только три машины, которые затем безуспешно попытались вывести из Франции.

Из-за не совсем обычного размещения вооружения и компоновка танка Blbis была не совсем обычной. Внутренней перегородкой корпус танка делился на два отделения — экипажа и механизмов. По всей длине отделения экипажа вплоть до сиденья водителя имелся пол. Зазор между полом и днищем корпуса использовался для хранения части боекомплекта и прокладки тяг систем управления. Водитель-наводчик 75-мм орудия располагался в бронированной рубке, смещенной к левому борту. Перед водителем находилось рулевое колесо с гидроусилителем, педали главного фрикциона, тормоза и газа, два рычага тормоза, справа — рычаг переключения передач, правее и выше — маховик механизма вертикального наведения 75-мм орудия. Само 75-мм орудие располагалось справа от места водителя, правее и ниже орудия размещался курсовой пулемет. Рабочее место заряжающего находилось позади 75-мм пушки и приборами наблюдения не оборудовалось. Хотя, при необходимости, водитель мог произвести выстрел из орудия самостоятельно, обычно это делал заряжающий по его команде. Кроме того, в обязанности заряжающего входила и подача выстрелов к 47-мм пушке из боеукладки,



Танк В1 «Овернь» из состава 37-го танкового батальона преодолевает подъем. Лето 1939 года

расположенной в корпусе, в башню командирского танка. Чтобы как-то разгрузить заряжающего, в танк, несмотря на тесноту, часто брали одного из прикрепленных механиков, в задачу которого входила не только помощь при ремонте, но и подача орудийных выстрелов. Радиист, или как тогда говорили — радиотелеграфист, размещался в корпусе позади водителя и также не имел приборов наблюдения. Это был единственный член экипажа Blbis, выполнявший только свои прямые обязанности по обслуживанию радиостанции. Всех остальных французы умудрились загрузить с избытком, что изначально предопределило высокую уязвимость Blbis в бою.

Корпус танка собирался из литых и катаных броневых деталей на каркасе из



Танк В1 37-го танкового батальона, оставшийся на поле боя в Шампани. Май 1940 года

уголков с помощью болтов коническими пулестойкими головками. В правом борту корпуса имелся посадочный люк экипажа, закрывавшийся бронированной дверью.

Башня APX4 состояла из цельнолитого корпуса, имевшего переменную толщину стенок и литой командирской башенки, вращавшейся на 360° (полный оборот с помощью ручного привода совершался за 12 с). В башне были установлены 47-мм пушка SA35 и спаренный с ней 7,5-мм пулемет Reibel. Впрочем, в полном смысле назвать установку вооружения в башне B1bis спаренной нельзя. И пушка, и пулемет имели отдельные литые бронемаски. Углы вертикального наведения пушки колебались в пределах от -18° до +18°. Пулемет независимо от пушки мог наводиться в пределах от -18° до +18° по вертикали и по 10° влево и вправо от своей оси по горизонтали. Оптический прицел L762 был установлен в одной маске с пулеметом. При необходимости наведения пушки ее маска с помощью специального устройства быстро соединялась с маской пулемета, превращаясь в спарен-

ную установку. Трудно сказать, зачем французам понадобилась такая конструкция. Получается, что пулемет имел приоритет над пушкой. Впрочем, все это неплохо укладывается в концепцию танка поддержки пехоты, в рамках которой B1 и создавался.

В правой задней стенке башни (в плане башня представляла собой неправильный девятиугольник) имелся люк, закрывавшийся откидной крышкой. Вращение башни осуществлялось с помощью электропривода. Полный оборот башня совершала за 36 с. Дублирующая ручная система поворота была более медлительной.

В корпусе танка устанавливалась 75-мм пушка SA35 образца 1935 г. с длиной ствола 17,1 калибра. Полуавтоматика этого орудия обеспечивала открытие клинового горизонтального затвора, экстракцию стреляной гильзы, взведение ударного механизма, досыл выстрела в снарядную камеру и закрытие затвора. Для повышения скорострельности мог использоваться так называемый режим беглого огня, при котором после закры-

Трофейный тяжелый танк B1bis 100-го запасного танкового батальона Вермахта, 1941 г.



тия затвора выстрел производился автоматически. Этот режим требовал, правда, определенного уровня подготовки заряжающего, который мог получить травмы при откате орудия.

Для стрельбы из 75-мм пушки SA35 использовались два типа боеприпасов: бронебойный снаряд образца 1910 г. и осколочно-фугасный снаряд образца 1915 г. Начальная скорость бронебойного снаряда составляла 470 м/с, что позволяло поражать любой немецкий танк на дальности прямого выстрела. Впрочем, стрельба по танкам не входила в задачу этого орудия, так как в боекомплекте B1bis имелось всего 7 выстрелов с бронебойными снарядами, остальные 67 выстрелов были осколочно-фугасными.

Наведение 75-мм пушки при стрельбе прямой наводкой осуществлялось с помощью бинокулярного прицела, установленного в рубке водителя-наводчика.

В лобовой детали корпуса правее и ниже 75-мм пушки был неподвижно установлен курсовой 7,5-мм пулемет Chatellerault 1931. В башне устанавливался 7,5-мм пулемет Reibel 1934 с левосторонним заряданием. В боекомплект пулеметов входило 5100 патронов.

Особенностью в общем-то простой механической трансмиссии танка было устройство поворота Naeder. Устройство Naeder фактически представляло собой гидродинамическую передачу, работа которой совместно с дифференциалом давала возможность увеличить обороты одного ведущего колеса при одновременном снижении оборотов другого, позволяя не только легко осуществлять повороты танка, но и быстро и довольно точно наводить 75-мм пушку. Впрочем, последнее было верно в основном для танков выпуска мирного времени. После начала войны, в связи с ростом объемов производства, с надежностью устройства Naeder возникли проблемы. На части танков оно просто не функционировало, что существенно осложнило работу водителя-наводчика. Если управлять машиной еще было можно, поворачивая танк как обычно, притормаживанием одной из гусениц, то точно стрелять уже было нельзя.

Ходовая часть танка выглядела несколько архаично для конца 1930-х годов. Она сильно напоминала английские танки Первой мировой войны. Впрочем, под их влиянием танк и создавался. Это предопределило и выбор для движителя гусеницы Холта — громоздкой, тяжелой, но достаточно живой. Траки этой гусеницы не разрушались при попадании в



Один из прототипов огнеметного танка B2 (Fl) во дворе фирмы Wegmann

них снарядов малого калибра и пуль противотанковых ружей, обеспечивая танку дополнительную защиту в лобовой и кормовой проекции.

Начиная с 1936 года танки B1 поступали на вооружение отдельных танковых батальонов — bataillon des chars de combat (BCC), каждый из которых включал три танковые роты (всего 34 танка). К моменту объявления мобилизации, 2 сентября 1939 года, французская армия располагала четырьмя батальонами танков B1 и B1bis. Весной 1940 года к ним добавились еще четыре.

К середине мая 1940 года все батальоны пошли на укомплектование бронетанковых дивизий. В состав 1-й DCR вошли 28-й и 37-й BCC (1-я полубригада), 2-й — 8-й и 15-й BCC (2-я полубригада), 3-й — 41-й и 49-й BCC (5-я полубригада), 4-й — 46-й и 47-й BCC (6-я полубригада). В это же время были сформированы отдельные танковые роты (compagnie autonomes de chars de combat — CACC):

Огнеметный танк B2 (Fl) из состава 213-го танкового батальона Вермахта. Огнетан установлен в корпусе вместо 75-мм пушки, бак для огнесмеси располагался на корме танка



347 (14 танков B1bis), 348, 349 и 352-я (по 10 танков B1bis).

Танки B1 активно использовались во время боев на французском фронте в мае — июне 1940 года. Они заслужили репутацию неуязвимых — ни одна немецкая танковая и противотанковая пушка не могли пробить их броню. Тем не менее эффективность боевого применения подразделений танков B1bis была очень низкой — батальоны и роты не были отмотилизованы, штабы не сработались, в частях не хватало тягачей, вспомогательных машин, артиллерии и радиостанций. Танки бросались в бой отдельными подразделениями, по мере прибытия в район боевых действий. Характерными в этом отношении являются действия танков B1bis 2-й бронетанковой дивизии в районе Монкорне. К 20 мая 1940 года 2-я бронетанковая дивизия из 68 B1bis потеряла 55 машин. Из оставшихся только восемь были на ходу, а пять — в ремонте.

После оккупации Франции немцы отремонтировали и вернули в строй 161 тяжелый танк B1bis, получивший в Вермахте обозначение *Pz.Kpfw.B2 740(f)*. На большинстве машин сохранили штатное вооружение, но установили немецкие радиостанции, а командирскую башенку заменили простым люком с двухстворчатой крышкой. С нескольких танков сняли башни и демонтировали все вооружение. В таком виде их использовали для обучения механиков-водителей.

В марте 1941 года фирма Rheinmetall-Borsig в Дюссельдорфе переделала 16 боевых машин в самоходные установки, смонтировав на месте прежнего вооружения и башни открытую сверху и сзади броневую рубку со 105-мм гаубицей *leFH 18*.

Но наиболее активно французские тяжелые танки использовались немцами для создания на их базе боевых огнеметных машин. На совещании у Гитлера 26 мая 1941 года обсуждалась возможность вооружения огнеметами трофейных танков B2. Фюрер распорядился сформировать две роты, укомплектованные такими машинами. На первые 24 B2 установили огнеметы той же системы, что и на немецких *Pz.II (F)*. Огнемет, работавший на сжатом азоте, располагался внутри корпуса, на месте снятой 75-мм пушки. Все танки направили в 102-й батальон, сформированный к 20 июня 1941 года. В его состав вошли две роты, в каждой, кроме 12 огнеметных машин, имелось по три танка поддержки (линейные B2, вооруженные 75-мм пушкой). 102-й батальон прибыл на Восточный фронт уже 23 июня и был подчинен штабу 17-й армии, дивизии которой штурмовали Перемышльский укрепленный район.

Дальнейшее развитие немецких танковых огнеметов происходило с использованием все тех же *Pz.B2*. Для новых образцов вооружения использовали насос, действовавший от двигателя J10. Эти огнеметы имели дальность стрельбы до 45 м, запас горючей смеси позволял производить 200 выстрелов. Их установили на прежнем месте — в корпусе. Резервуар с горючей смесью размещался сзади на броне. На фирме «Даймлер-Бенц» разработали схему улучшения бронирования танка, на фирме «Кебе» — огнемет, а на фирме «Вегманн» производили окончательную сборку.

В 1941–1942 годах изготовили около 60 огнеметных танков B2(F1). Вместе с другими B2 они состояли на вооружении довольно многих частей немецкой армии. Так, например, по состоянию на 31 мая 1943 года в 223-м танковом батальоне имелось 16 B2 (из них 12 — огнеметные); в 100-й танковой бригаде — 34 (24); в 213-м танковом батальоне — 36 (10); в горнострелковой дивизии СС «Принц Евгений» — 17 B2 и B2 (F1).

B2 использовались в Вермахте до конца войны, особенно в войсках, расположенных на территории Франции. В феврале 1945 года здесь еще находилось около 40 таких танков.

Захваченные уже у немцев B2 использовались частями французских внутренних сил (FFI) в конце 1944 — начале 1945 г. 19 машин этого типа входило в состав 13-го французского драгунского полка, сформированного 7 октября 1944 г. В январе — апреле 1945 г. эти танки участвовали в боях по ликвидации группировки немецких войск в районе Руайана.

Танки B1bis из состава 13-го драгунского полка Свободной Франции во время парада в Ла-Рошели. 1944 год



БРОНЕАВТОМОБИЛИ

Automitrailleuse de decouverte White-Laffly 50AM



В середине Первой мировой войны во Франции появился один из самых удачных броневедомств того периода, оставшийся на вооружении в течение 20 последующих лет. Речь идет о броневедомстве Automitrailleuse White, позднее получившем обозначение White AMD. Как это следует из названия, базой при создании этой бронемашин послужило шасси американского грузового автомобиля White, производившегося по лицензии фирмой Renault. Учитывая опыт создания броневедомств на шасси Renault и Peugeot, а также бельгийских Minerva, французские инженеры разработали простой в изготовлении бронекорпус, толщина броневых листов которого не превышала 5,5 мм (по другим данным, 7 и даже 8 мм), и оригинальную по конструкции башню. В соответствии с правилами того времени на машине имелся задний пост управления. Вооружение броневедомства White состояло из двух 8-мм пулеметов Hotchkiss Mle 1914, установленных в башне друг напротив друга. Экипаж состоял из 4 человек.

Первый опытный образец был изготовлен в 1915 году, после чего был подписан контракт на серийное производство броневедомств. По последним данным к концу 1918 года было выпущено не ме-

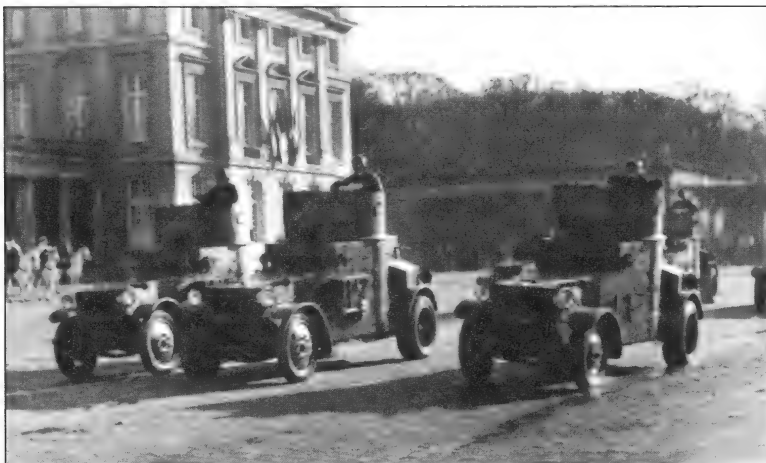
нее 205 экземпляров Automitrailleuse White различных серий. Бронемашин поздних серий имели пушечно-пулеметное вооружение — вместо одного из пулеметов в башне устанавливалась 37-мм пушка SA18.

Броневедомства White AMD продолжали эксплуатироваться и после окончания Первой мировой войны. Они несли службу в самой Франции, а также в колониях — от Марокко до Индокитая. К

**Броневедомство
White-Laffly 50AM
из состава 4-й раз-
ведывательной
группы 15-й мото-
ризованной пехот-
ной дивизии**

**Броневедомство
White AMD. 1920-е
годы**





Бронеавтомобили White-Laffly 50AM из состава 6-й группы бронеавтомобилей (6е GAM) на параде в Компьене. Конец 1930-х годов

сентябрю 1939 года в Северной Африке еще оставалось 57 броневииков на оригинальном шасси.

Однако уже к началу 1930-х годов White AMD перестал удовлетворять военных. Старый двигатель был недостаточно мощным и динамические характеристики машины оставляли желать лучшего. К тому же изношенные шасси постоянно требовали ремонта. В этих условиях возникла мысль о перестановке бронекорпусов на более современное и мощное шасси.

Проект перестановки бронекорпуса на новое шасси разработала фирма Laffly. Эта боевая машина получила обозначение White-Laffly 50AM или Laffly 50AM.

Для перестановки бронекорпуса использовалось шасси грузового автомобиля Laffly LC2. Корпус и башня заимствовались без изменений от бронеавтомобиля White AMD, за исключением новых крыльев и световых приборов. В ходовой

части с колесной формулой 4x2 использовались дисковые колеса с пневматическими шинами. Задние колеса были двухскатными.

В 1932–1934 годах таким образом было переделано 98 машин.

По состоянию на 10 мая 1940 года в эксплуатации находилось не более 67 бронеавтомобилей Laffly 50AM: 28–32 машины в Алжире и Тунисе; 13 машин во Франции на вооружении 4-й разведывательной группы (4е GRDI) 15-й моторизованной пехотной дивизии (15е DIM); 6–10 машин в Индокитае; 12 машин в Ливане.

Боевое применение Laffly 50AM в ходе боёв во Франции в мае – июне 1940 года носило эпизодический характер, поэтому боевых потерь практически не было. Большая часть этих бронеавтомобилей досталась в июне 1940 года немецким войскам в качестве трофеев, причем в основном в неисправном состоянии. Некоторые из них были впоследствии отремонтированы и непродолжительное время использовались для обучения личного состава Вермахта. Машины, находившиеся в колониях, остались в ведении местной администрации и эксплуатировались несколько дольше, по-видимому, по причине отсутствия машин новых типов. Из состава колониальных сил старые бронеавтомобили были выведены только в 1943 году ввиду полного износа конструкции.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ White-Laffly 50AM

БОЕВАЯ МАССА, т: 6,2.

ЭКИПАЖ, чел.: 4.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина – 5400, ширина – 2300, высота – 2480, база – 3900, дорожный просвет – 400.

ООРУЖЕНИЕ: 1 пушка Puteaux SA18 калибра 37 мм, 1 пулемет FM24/29 калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 164 выстрела, 5500 патронов.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: 7.

ДВИГАТЕЛЬ: Laffly, 4-цилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения; мощность 50 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: механическая четырехступенчатая коробка передач.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула 4x2; подвеска на листовых полуэллиптических рессорах.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 60.

ЗАПАС ХОДА, км: 300.



Брошенный бронеавтомобиль White-Laffly 50AM, лето 1940 г.

Automitrailleuse de decouverte Laffly 80AM



Бронеавтомобиль
Laffly 80AM

В 1934 году в армейской Винсенской мастерской (Atelier de Fabrication de Vincennes) был разработан проект нового бронеавтомобиля Laffly 80AM. При его создании в качестве базы использовалось все то же автомобильное шасси Laffly LC2, но несколько модернизированное. В частности, оно получило более мощный 80-сильный двигатель и односкатные колеса.

Заметно изменился и броневой корпус. Он по-прежнему изготавливался клепаным на каркасе, но броневые листы располагались под большими углами наклона. В верхней части капота появились треугольные скосы, а верхний горизонтальный лист приобрел трапециевидную форму. Новая форма корпуса заметно улучшила обзорность для экипажа по сравнению с Laffly 50AM. Как и у предшественника, у нового броневика имелся задний пост управления.

На крыше боевого отделения размещалась абсолютно новая многогранная башня клепаной конструкции. В ней устанавливались 13,2-мм и 7,5-мм пулеметы. В крыше башни имелся пятиуголь-

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ Laffly 80AM

БОЕВАЯ МАССА, т: 7,5.

ЭКИПАЖ, чел.: 3.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 5150, ширина — 2010, высота — 2500, база — 3750, колея передних колес — 1760, колея задних колес — 1706.

ООРУЖЕНИЕ: 1 пулемет Hotchkiss калибра 13,2 мм, 1 пулемет FM24/29 калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 1690 патронов калибра 13,2 мм, 2100 патронов калибра 7,5 мм.

ПРИБОРЫ ПРИЦЕЛИВАНИЯ: механический прицел.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб, борт и корма корпуса — 8, днище — 4, лоб башни — 20, борта и корма — 8.

ДВИГАТЕЛЬ: Laffly, 4-цилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения; мощность 80 л.с. при 2200 об/мин, рабочий объем 5000 см³.

ТРАНСМИССИЯ: механическая четырехступенчатая коробка передач.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула 4х2. подвеска на полуэллиптических листовых рессорах.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 76.

ЗАПАС ХОДА, км: 400.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: высота стенки, м — 0,25, ширина рва, м — 0,4, глубина брода — 0,8.

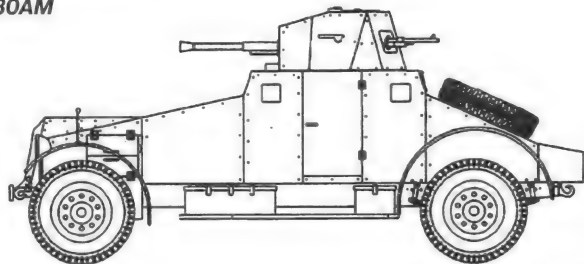
СРЕДСТВА СВЯЗИ: отсутствуют.

ный люк с откидной крышкой, а в бор-
тах — смотровые щели.

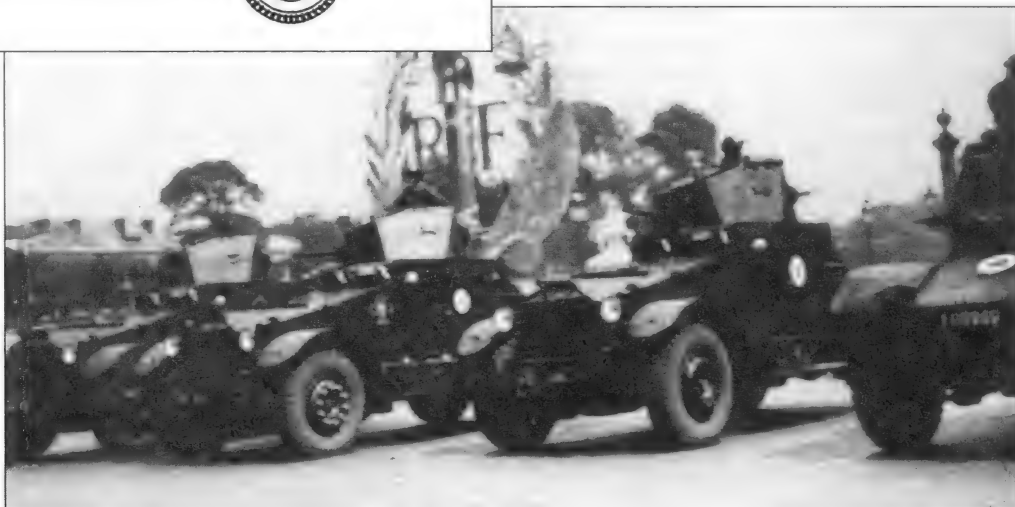
Несмотря на улучшившиеся тактико-
технические характеристики, испыта-

ния, проведенные осенью 1934 года, по-
казали непригодность этих машин для
использования в качестве бронеавтомо-
билей разведки (AMD). Поэтому все 28
выпущенных Laffly 80AM отправили в
Тунис, где ими укомплектовали два эс-
кадрона, которые в 1939—1940 годах раз-
мещались на линии Марет. Начиная с
ноября 1942 года после капитального
ремонта они непродолжительное время
воевали против германо-итальянских
войск в Тунисе. В 1945—1956 годах 10
машин этого типа еще находились на
службе в Алжире.

Laffly 80AM



**Бронеавтомобили
Laffly 80AM на
параде**



**Бронеавтомобиль
Laffly 80AM в Тунисе**



Вверху: брошенные легкие танки AMR 35, май 1940 г.

Внизу: колонна средних танков S35 частей Вермахта на параде в Париже, 1941 г.



Справа: прототип
легкого танка
Renault FT17. Обра-
щает на себя внима-
ние литая башня,
отличной от серий-
ной формы и литая
лобовая часть кор-
пуса. Машина нахо-
дится в экспозиции
Королевского танко-
вого музея
в Бовингтоне
Внизу: легкий танк
FT17 - памятник в
Компье. Франция





Вверху: танкетка Renault UE, восстановленная в Центре реставрации боевых машин в г.Бастонь, Бельгия



Легкий танк AMR33 в экспозиции танкового музея в Самюре, Франция



Легкий танк AMC35
из коллекции
танкового музея в
Самюре, Франция





Слева: легкий танк R35 в экспозиции Центрального музея бронетанкового вооружения и техники в Кубинке
Внизу: танк R35 в военном музее в Бухаресте, Румыния





Слева: танк R35 в
музее танковых
войск Израиля в
Латруне
Внизу: R35 во время
показательных
заездов в Самюре.
Франция





Легкий танк Н39 в экспозиции
Центрального музея бронетан-
кового вооружения и техники в
Кубинке



Hotchkiss H39 в танковом музее в Самю-
ре. Машина прошла немецкую модерни-
зацию, о чем говорит форма командир-
ской башенки. Судя по всему, в ориги-
нальном виде эти танки не сохранились



Вверху: легкий танк
H39 - памятник в
норвежском городе
Нарвик. Судя по ко-
мандирской башен-
ке, этот танк был
трофеем Вермахта
Справа: танк H39 в
музее танковых
войск Армии
обороны Израиля в
Латруне. У этой
машины ствол
пушки - имитация





Легкий танк FCM36 из
коллекции танкового
музея в Самюре.
Франция



Вверху: средний танк S35 в экспозиции военного музея на Абердинском полигоне, США

Слева: средний танк S35 - экспонат Британского Королевского танкового музея в Бовингтоне



Танк S35 в
танковом музее
в Самюре,
Франция



Средний танк S35 в
экспозиции Централь-
ного музея бронетан-
кового вооружения и
техники в Кубинке



Два танка
B1bis
сохраняются
ныне в
военном лагере
Mourmelon-le-
Grand.
Франция





Вверху: танк-памятник B1bis близ города Стене. Франция
Внизу: B1bis в экспозиции танкового музея в Самюре. Франция





Еще один B1bis в Самюре находится на ходу





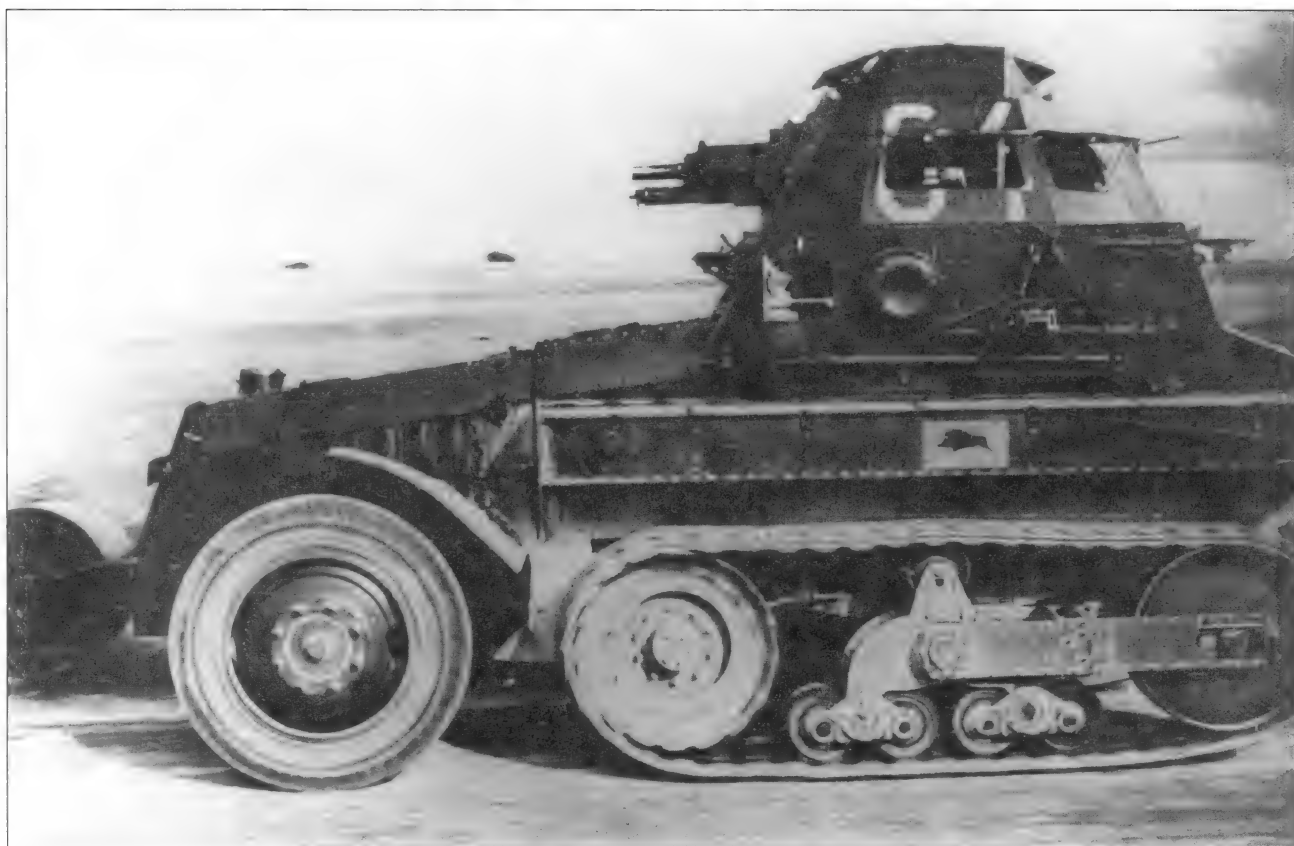
Тяжелый танк B1bis во время показательных заездов. Самюр, Франция





Бронеавтомобиль AMD35 в
экспозиции танкового музея в
Самюре. Франция

Automitrailleuse de combat P16 (Schneider-Kegresse M29)



P16 представлял собой полугусеничный броневомобиль, разработанный для французской кавалерии. Он был разработан фирмой Citroen в 1923 году в развитие модели M23. Эскизный проект настолько понравился военным, что ещё до появления прототипа верховное командование присвоило этой бронемашине обозначение AMC №1 (Automitrailleuse de Combat – пулеметная боевая машина №1). Первый прототип был построен и успешно испытан в 1924 году, и в августе ему присвоили новое предварительное обозначение AMC №2. После этого, в июне 1925 года, последовал заказ на изготовление небольшой партии предсерийных машин. Впрочем, представители фирмы Citroen отказались от постройки первых 10 броневомобилей P16, поэтому их сборка была перенесена на другое предприятие. В итоге усилия распределились следующим образом: Citroen (шасси), Kegresse (подвеска) и Schneider (окончательная сборка).

Предсерийные машины получили обозначение M28, а их передача заказчику состоялась только в 1928 году. На машине использовалось шасси автомобиля



Вверху: броневомобиль P16 (M29) на полном ходу

Слева: броневомобиль P16 (M29), вид спереди

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ P16 (Schneider-Kegresse M29)

БОЕВАЯ МАССА, т: 6,8.

ЭКИПАЖ, чел.: 3.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 4830, ширина — 1750, высота — 2600, клиренс — 250.

ООРУЖЕНИЕ: 1 пушка Puteaux SA18 калибра 37 мм, 1 пулемет Reibel M31 калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 100 выстрелов, 3000 патронов.

ПРИБОРЫ ПРИЦЕЛИВАНИЯ: механический прицел.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб корпуса — 11,5, борт — 9, крыша — 5, днище — 4, лоб башни — 14, борт — 9.

ДВИГАТЕЛЬ: Panhard, 4-цилиндровый, карбюраторный; мощность 70 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: шестискоростная коробка передач, демультипликатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: передний мост автомобильного типа, задний — резиновая гусеница с металлическими башмаками и резиновыми подушками шириной 275 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 50.

ЗАПАС ХОДА, км: 230.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 30, высота стенки, м — 0,4, ширина рва, м — 0,5, глубина брода, м — 1,5.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: отсутствуют.

Citroen, у которого вместо задней оси был смонтирован гусеничный движитель Kegresse. Применительно к одному борту гусеничный движитель P16 состоял из переднего ведущего и заднего направляющего колеса, четырех опорных катков, заблокированных в две тележки, и одного поддерживающего ролика. Гусеница шириной 275 мм была резиновой с металлическими башмаками, как и на предыдущих моделях полугусеничных машин Kegresse. Натяжение гусеницы регулировалось с помощью механизма натяжения винтового типа. Управляемыми были передние колеса обычного (автомобильного) типа с размером шин 7,00x20. Для по-

вышения проходимости применялись носовые «барабаны», хотя в боевых условиях они практически не использовались.

Бронекорпус и башня — клепаные, разработаны фирмой Schneider. Отделение управления и боевое отделение были совмещены и находились в средней части корпуса. В лобовом листе шестигранной башни устанавливался 8-мм пулемет Hotchkiss, а в кормовом — 37-мм пушка Puteaux SA18. Посадка и высадка экипажа из трех человек (командир машины, который выполнял функции стрелка и заряжающего, и два водителя) осуществлялась через двустворчатый люк в кормовой части корпуса. Приборы наблюдения, в современном понимании этого слова, на P16 отсутствовали — вместо них использовались многочисленные лючки и смотровые щели с пулестойким стеклом, расположенные по бортам корпуса и башни.

Военные в целом отнеслись к модели M28 положительно, хотя и отметили, что проходимость машины оказалась несколько ниже ожидаемой, а по скорости передвижения на местности она не намного превосходила танки. Весьма неоднозначное было и отношение к движителю конструкции Кегресса. Резинометаллическая гусеничная лента, хоть и была значительно менее шумной, чем обычная гусеница, оказалась слишком недолговечной и требовала быстрой замены, что в боевых условиях можно было сделать далеко не всегда. Гарантированный пробег в 2800 км выдерживали далеко не все гусеницы. Таким образом, уже на начальном этапе производства назрела необходимость новых доработок.

Модернизированный вариант с корпусом более пропорциональной формы получил обозначение M29. Ходовая часть отличалась характерной балкой, к которой крепилось ведущее колесо. Носовые барабаны убирать не стали, но вместо двух смонтировали три диаметром 500 мм каждый. Изменился состав и размещение вооружения — в лобовом листе башни находилась спаренная установка пушки SA18 и 7,5-мм пулемета Reibel M31. В течение 1930 — 1931 годов армия получила 86 броневиков M29.

В начале 1931 года первые серийные машины модели M29 начали поступать в восемь эскадронов броневиков (EAMC — Escadrons de Automitrailleuses de Combat), которые в 1932 году включили в состав пяти кавалерийских дивизий. После очередного реформирования все бронемашины передали в 1-ю легкую механизированную дивизию (1e DLM —

**Броневик
Schneider-Kegresse
M28**





Бронеавтомобиль P16 (M29) в воинской части. 1930-е годы

Division Legere Mecanique). Постепенно устаревшие P16 начали выводить в части второй линии, которыми являлись колониальные соединения. Так, в 1937 году в Тунис было отправлено 14 машин, которые поступили во 2-й полк африканских стрелков (2e Regiment de Chasseurs d'Afrique). Остальные оставались в метрополии в составе нескольких разведывательных групп. Формально, количество P16 в каждом из таких подразделений равнялось 16 — четыре взвода по три машины и четыре находились в резерве, а общее их количество не превышало 80. Тем не менее техническое состояние полугусеничных бронемашин с каждым годом всё более ухудшалось, и в скором времени P16 перевели в разряд учебных.

К началу Второй мировой войны число P16 во французской армии сократилось до 74, а на 10 мая 1940 года осталось только 54. Из них восемь в 1e GRDI; 12 в 3e GRDI; девять в 4e GRDI; максимум 13 в 6e GRDI и 12 в 7e GRDI. Однако в относительно боеспособном состоянии находились далеко не все из них. Например, 16 машин находились в ремонте или использовались для обучения водителей, а ещё 22 не подлежали уже никакому ремонту.

Тем не менее, ограниченное участие в боевых действиях эти бронемшины все-таки приняли. Впрочем, речь идет буквально о двух-трех эпизодах.

После подписания перемирия немцам достались почти все P16 модели M29, но в боеспособном состоянии из них не было ни одного. В дальнейшем бронемашин

отправили на пункты сбора трофейной техники, где они находились ещё какое-то время без всякой надежды на восстановление.

Бронеавтомобили, оставшиеся в Северной Африке, участия в боевых действиях не принимали. После начала войны их передали 5-му полку африканских стрелков, а в марте 1940 года — 2-му, где они и закончили свою карьеру.

Брошенный на обочине дороги бронеавтомобиль P16 (M29), лето 1940 г.



Automitrailleuse de decouverte Panhard 165/175



**Бронеавтомобиль
Panhard 165, осна-
щенный радиостан-
цией**

**Бронеавтомобиль
Panhard 165**

Легкий бронеавтомобиль, предназна-
ченный главным образом для службы в
колониях, был разработан в 1929 году
фирмой Panhard-Levasseur и армейской
Винсенской мастерской на шасси грузо-
вого автомобиля Panhard 20CV. После

длительных испытаний прототипа и вне-
сения в его конструкцию многочислен-
ных изменений было принято решение о
принятии машины на вооружение. Се-
рийное производство осуществлялось в
1933 — 1935 годах. Бронеавтомобиль вы-
пускался в трех модификациях.

Базовый вариант Panhard 165 имел
корпус и башню клепаной конструкции.
Броневые листы располагались наклон-
но. Установленная на крыше башни не-
подвижная командирская башенка-над-
стройка была оборудована люком с двух-
створчатой крышкой. Посадка и высадка
осуществлялись через две прямоугольные
двери в бортах корпуса. Имелся задний
пост управления. Было изготовлено 28
броневиков Panhard 165.

На 31 модернизированной броневику
Panhard 175 были становлены шины Veil
Picard и усилена подвеска.

Последней версией являлся Panhard 179 —
бронетранспортер с корытообразным закры-
тым кузовом для перевозки 6 солдат. Его
вооружение состояло из одного пулемета





FM24/29. Было изготовлено свыше 30 бронетранспортеров этого типа.

Большая часть бронеавтомобилей Panhard 165/175 была отправлена в Марокко и Алжир, где периодически вспыхивали волнения арабских племен. Несколько машин попали в Ливан. Броневики, находившиеся в колониях, получали к основному обозначению дополнение ТОЕ (Theatre d'Operation d'Outre-Mer — заморский театр военных действий). Служба колониальных бронеавтомобилей была достаточно мирной. В основном они несли патрульную службу, лишь изредка вступая в открытые бои. Впрочем, и в таких условиях у «панаров» выявились недостатки. Прежде всего много нареканий вызывали устаревшие пушки SA18, которые давно требовалось заменить чем-нибудь более современным. Установленные на отдельных машинах радиостанции ER26, хоть и обеспечивали связь на большом расстоянии, фактически могли работать только на остановах.



Командирский бронеавтомобиль Panhard 175

Модернизировали броневики только в 1941 году, уже после капитуляции Франции. Вместо пушек SA18 были установлены 25-мм автоматические противотанковые пушки SA35. Бронебойно-трассирующий 320-граммовый снаряд этой пушки имел начальную скорость 880 м/с и пробивал 40-мм броню на дистанции 500 м. Модернизированные Panhard 175 ТОЕ оставались на вооружении вплоть до конца войны. Последние машины этого типа продолжили свою службу в Алжире и были сняты с вооружения французской армии лишь в 1946 году.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ Panhard 165/175

БОЕВАЯ МАССА, т: 6,75.

ЭКИПАЖ, чел.: 4.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 5430, ширина — 2000, высота — 2760, база — 3060, колея — 1540/1560, дорожный просвет — 315.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка SA18 калибра 37 мм, 1 пулемет Chatellerault FM24/29 калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 50 выстрелов, 5000 патронов.

ПРИБОРЫ ПРИЦЕЛИВАНИЯ: оптический прицел.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб корпуса — 9, борт и корма — 7, крыша — 5, днище — 4, башня — 9.

ДВИГАТЕЛЬ: Panhard, 4-цилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения; мощность 86 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: четырехступенчатая коробка передач (4+1), демультипликатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула 4x2, размер шин — передние 36x8, задние — 40x10, подвеска на полуэллиптических листовых рессорах.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 75.

ЗАПАС ХОДА, км: 750.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 35, высота стенки, м — 0,5, ширина рва, м — 0,4.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: телеграфная радиостанция ER26 (на командирских машинах).

Automitrailleuse de decouverte Berliet VUDB



**Бронеавтомобиль
Berliet VUDB в
Марокко, 1930-е гг.**

Еще один легкий бронеавтомобиль на полноприводном шасси, предназначенный для службы в колониях, был разработан фирмой Berliet в инициативном порядке в 1928 году. В 1929 году бронеавтомобиль принял участие в маневрах, понравился военным, и в результате последовал заказ на 50 машин.

Бронеавтомобиль имел специальное полноприводное шасси с односкатными протектированными колесами. Корпус — клепаный, закрывавшийся сверху двумя откидными бронекрышками, башня отсутствовала. Сиденье командира машины размещалось впереди слева, а водителя — справа. В корпусе имелось девять смотро-



**Бронеавтомобиль
Berliet VUDB**



*Подразделение
броневых автомобилей
Berliet VUDB в
Марокко, 1930-е гг.*



*Модернизированный
броневых автомобилей
Berliet VUDB в
Марокко*

вых лючков, закрывавшихся сдвижными заслонками. Эти лючки, в случае необходимости, использовались в качестве амбразур для стрельбы из личного оружия. Запасные колеса, закрепленные по бортам корпуса, облегчали преодоление вертикальных препятствий.

В 1930 году все 50 Berliet VUDB, поставленных во французскую армию, были отправлены в Марокко, где использовались в боях против риффских племен. К концу 1939 года эти броневых автомобили уже считались устаревшими, однако 32 машины VUDB находились на вооружении в Марокко до 1943 года. К началу Второй мировой войны 8 броневых автомобилей находились во французских колониальных войсках в Индокитае.

Кроме Франции 12 машин этого типа состояли на вооружении полиции в Бельгии.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ Berliet VUDB

БОЕВАЯ МАССА, т: 4,3.

ЭКИПАЖ, чел.: 5 – 6.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина – 4160, ширина – 1960, высота – 2100, база – 3070, колея – 1400/1600, дорожный просвет – 310.

ООРУЖЕНИЕ: 2 пулемета FM24/29 калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 4000 патронов.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: 3–7.

ДВИГАТЕЛЬ: Berliet, 6-цилиндровый, карбюраторный; мощность 50 л.с.; рабочий объем 2736 см³.

ТРАНСМИССИЯ: четырехскоростная коробка передач, демальтипликатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула 4x4, размер пустой шины Veil-Picard 36x8,26, подвеска независимая, рессорная.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 53.

ЗАПАС ХОДА, км: 350.

Automitrailleuse de decouverte Berliet VUDB4



**Бронеавтомобили
VUDB4 22-го эскадрона**

В развитие машины VUDB в 1932 году фирмой Berliet был разработан легкий разведывательный бронеавтомобиль повышенной проходимости, получивший обозначение VUDB4. Впрочем, помимо обозначения ничего общего новый бронеавтомобиль с предшественником не имел. В том же году были изготовлены 4 единицы.

Бронемашина имела полностью закрытый клепанный корпус. Клепаная многогранная башня с пулеметом была несколько смещена к корме машины. Имелся задний пост управления. Для посадки экипажа служили двери в бортах корпуса. Колеса — односкатные, с пулестойкими

пневматическими шинами. На обоих бортах корпуса крепились свободно вращающиеся запасные колеса, облегчавшие преодоление вертикальных препятствий.

Все четыре бронеавтомобили VUDB4 поступили на вооружение 22-го эскадрона бронеавтомобилей. Одна из машин позже была переделана в командирский вариант — башню демонтировали, а вместо нее смонтировали радиостанцию.

О боевом применении этих машин известно крайне мало. В кампании 1940 года принимал участие как минимум один бронеавтомобиль — командирский, ставший трофеем Вермахта.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ Berliet VUDB4

БОЕВАЯ МАССА, т: 4,95.

ЭКИПАЖ, чел.: 3.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 4880, ширина — 1940, высота — 2570, база — 2900, дорожный просвет — 350.

ООРУЖЕНИЕ: 1 пулемет FM24/29 калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 5000 патронов.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: 5.

ДВИГАТЕЛЬ: Berliet, 4-цилиндровый, карбюраторный; мощность 45 л.с.; рабочий объем 3308 см³.

ТРАНСМИССИЯ: трехступенчатая коробка передач, демультипликатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула 4x4, размер пулестойких шин Veil-Picard-Dunlop 36x8,26, подвеска независимая, рессорная.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 53.

ЗАПАС ХОДА, км: 200.



**Офицеры осматривают бронеавтомобиль
VUDB4. Обращает на себя внимание характерный рисунок протектора**

Automitrailleuse de decouverte Panhard 178 (AMD35)



В 1931 году, в рамках программы развития бронекавалерийских частей, был объявлен конкурс на создание разведывательного бронеавтомобиля категории AMD. Тактико-технические требования к новой машине были окончательно утверждены 9 декабря 1932 года.

В конкурсе принимали участие такие известные автомобильные фирмы, как Pegeout, Berliet, Latil и Panhard. Последняя в октябре 1933 года представила образец под названием Panhard 178, который и был признан победителем конкурса.

Представленный бронеавтомобиль имел классическую танковую компоновку. Водитель размещался впереди и вел наблюдение через смотровые щели. За отделением управления находилось боевое отделение, с башней, разработанной Винсенскими армейскими мастерскими. В башне были установлены 13,2- и 7,5-мм пулеметы. Кормовая часть машины была разделена на четыре части. В центре находились радиатор с вентилятором, сзади — два бензобака емкостью 118 и 23 л, располагавшиеся один за другим. Перед радиатором были установлены двигатель (справа) и кормовой пост управления (слева). Глушитель, закрепленный вертикально внутри бронекорпуса, немного выступал с правой стороны. Посадка экипажа из пяти человек осуществлялась через две двери в центральной части корпуса.

Ходовая часть состояла из четырех ведущих колес с пневматическими шинами. Машина была снабжена реверсивной передачей, позволявшей двигаться вперед и назад с одинаковой скоростью. Плавность хода обеспечивалась полуэллиптическими листовыми рессорами и гидравлическими амортизаторами. Специально для преодоления склонов Panhard 178 имел две небольшие гусеницы длиной 0,9 м под днищем корпуса. Управление ими осуществлялось изнутри машины.

Испытания бронеавтомобиля проходили с 9 января по 2 февраля 1934 года. В процессе испытаний бронеавтомобиль прошел 1001 км по дорогам и 100 км по пересеченной местности.

Бронеавтомобиль AMD35 и его экипаж из 6-го кирасирского полка

Прототип бронеавтомобиля Panhard 178 перед началом испытательного пробега, январь 1934 г.





Бронеавтомобиль «Панар» AMD35 из состава 6-й группы бронеавтомобилей (6е GAM) проходит по центральной площади г. Компьен во время празднования дня Жанны д'Арк 14 мая 1939 г.

ченной местности. Максимальная скорость составила 68,5 км/ч, средняя — 43,5 км/ч. Комиссия, проводившая испытания, отметила, что машина имеет хорошую подвеску, сохраняет устойчивость на больших скоростях, преодолевает склоны до 50% и брод глубиной 0,6 м.

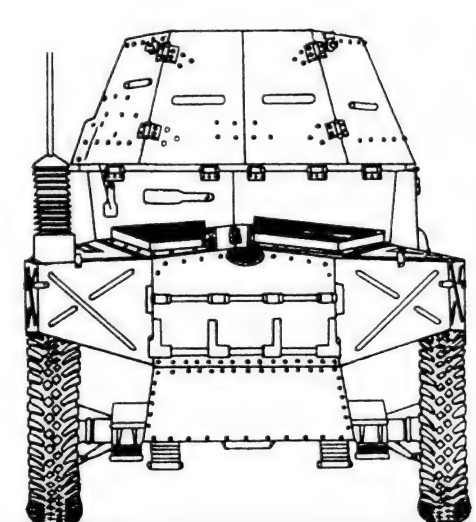
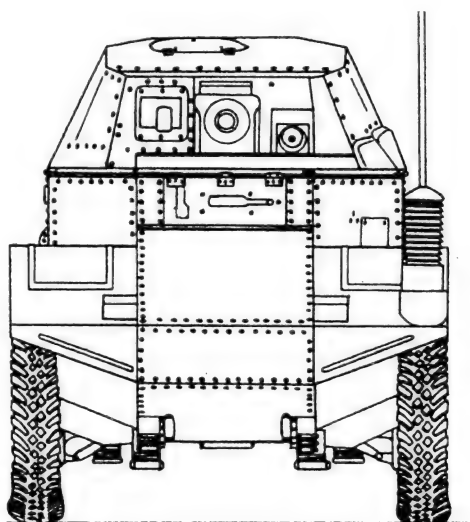
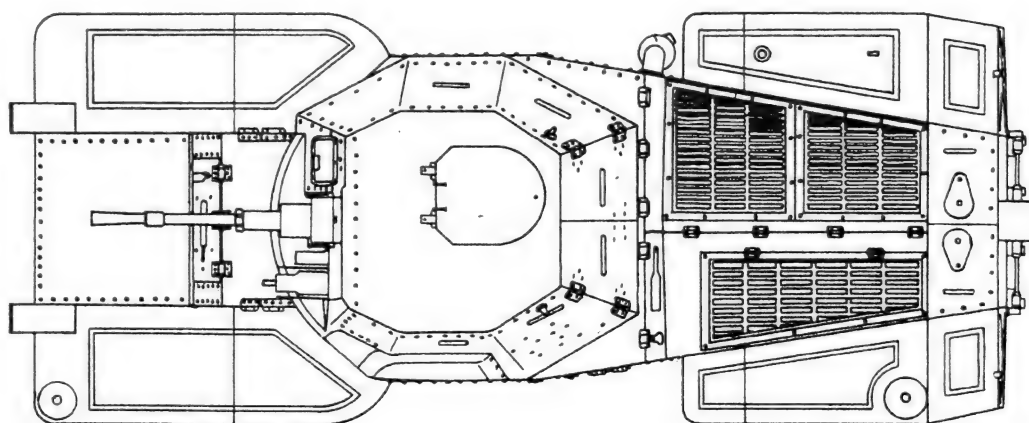
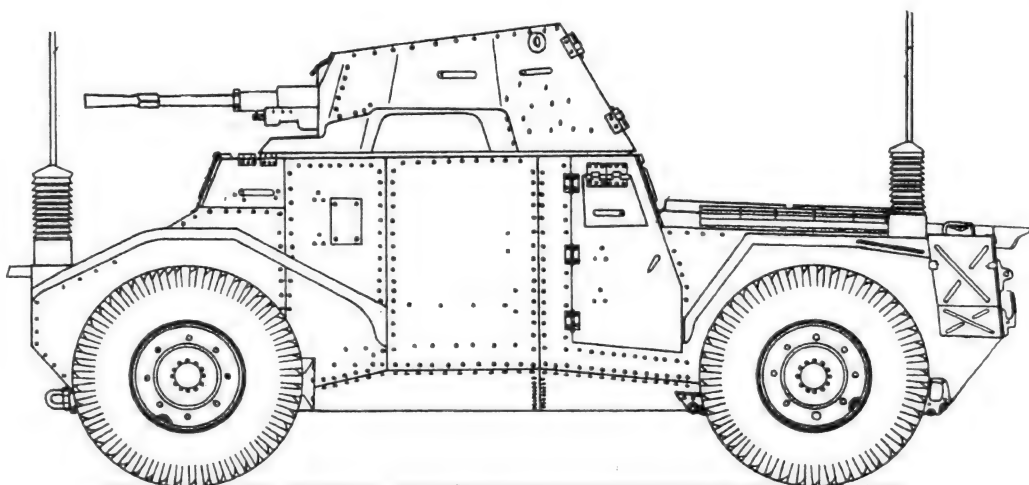
Осенью 1934 года после испытаний на стрельбище в Версале и участия в маневрах кавалерии в Реймсе бронеавтомобиль был принят на вооружение французской армии под индексом AMD35. Следует отметить, что первый заказ на 15 машин фирма получила несколько раньше — 25 апреля 1934 года, 20 мая заказ увеличили до 30 машин. Все они были изготовлены до конца 1934 года.

Серийные бронеавтомобили несколько отличались от прототипа. Корпус стал уже и длиннее, изменилась форма люков водителей, глушитель вынесли наружу, усовершенствовали решетки моторного отделения, установили ящики для инструмента и ЗИП, убрали гусеницы под днищем. Но самое главное — на машине появилась новая большая башня APX-3 с 25-мм противотанковой пушкой и 7,5-мм пулеметом. Скорострельность пушки достигала 15 выстр./мин. Для стрельбы использовались бронебойно-трассирующие снаряды массой 320 г, имевшие начальную скорость 880 м/с. На дальности 500 м они пробивали 40-мм вертикальную броневую плиту.

В 1937 году в конструкцию бронебика внесли некоторые изменения, повысившие его надежность. В это же время фирма Panhard получила от службы связи заказ на бронемашину под установку мощной радиостанции ER27 с дальностью действия до 150 км. На этих бронебиках — Panhard 178TSF — вместо башни с вооружением устанавливалась неподвижная броневая рубка. Эти машины предназначались для командных пунктов механизированных кавалерийских соединений. Было изготовлено 24 таких бронебика. Все они к началу боевых дейст-



Бронеавтомобиль Panhard 178 TSF





ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ Panhard 178

БОЕВАЯ МАССА, т: 8,5.

ЭКИПАЖ, чел.: 4.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 4790, ширина — 2010, высота — 2290.

ООРУЖЕНИЕ: 1 пушка SA34 калибра 25 мм, 1 пулемет Reibel калибра 7,5 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 150 выстрелов, 3750 патронов.

ПРИБОРЫ ПРИЦЕЛИВАНИЯ: телескопический прицел L711.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: 13 — 18.

ДВИГАТЕЛЬ: Panhard ISK 4FIIbis, 4-цилиндровый, карбюраторный, жидкостного охлаждения; мощность 105 л.с. при 2000 об/мин., рабочий объем 6333 см³.

ТРАНСМИССИЯ: четырехскоростная коробка передач с реверсом, механические тормоза.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула 4x4, размер шин 42x9, подвеска на полуэллиптических листовых рессорах.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 72.

ЗАПАС ХОДА, км: 300.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 25, глубина брода, м — 0,6.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: радиостанция ER26 (не на всех машинах).

«Противотанковый» Panhard 178, вооруженный 47-мм пушкой SA34

вий находились в форте д'Исси, где и были захвачены немцами.

С лета 1934 года по июнь 1940 года было выпущено 527 броневедомств AMD35. К моменту мобилизации французской армии в сентябре 1939 года на вооружении 11 эскадронов находилось 218 AMD35. С началом войны выпуск «панаров» серьезно слерживало отсутствие башен. Например, к 17 мая 1940 года не хватало 68 башен, к 22 мая — 61. Последние данные о производстве AMD35 датированы 7 июня 1940 года. К этому времени на заводе имелись три готовых броневедомств и 55 находилось в производстве, при этом 52 из них не имели башен. Одиннадцать дней спустя было принято решение установить на 21 броневедомств, не имевший башен, круглую рубку без крыши с шестью амбразурами для стрельбы из ручного пулемета. Кроме того, часть машин вооружили 25-мм и 47-мм пушками за щитами.

В составе кавалерийских частей французской армии «Панары» приняли участие в боевых действиях весной 1940 года.

Колонна броневедомств Panhard 178 Вермахта. 1943 год. На переднем плане радиомашина с рамочной антенной и двумя пулеметами, за ней — броневедомств с 50-мм пушкой, третий в колонне — радиоброневедомств с одним пулеметом, четвертый — броневедомств со штатной 25-мм пушкой, пятый — броневедомств, оснащенный штатной штыревой антенной, наконец, в конце колонны два броневедомств, вероятно, тоже с 25-мм пушками





**Бронеавтомобили
Panhard P204(f) CDM**

При грамотном использовании машины могли успешно противостоять немецким бронеавтомобилям и танкам всех типов. Однако многие броневики достались немцам в совершенно исправном состоянии.

Более 200 AMD35 под обозначением Pz.Spah. 204(f) поступило в полевые войска и части СС, а 43 были переделаны в бронедрезины. На последних установили немецкую радиостанцию с антенной рамочного типа. 22 июня 1941 года на Восточном фронте имелось 190 «панаров», 107 из них к концу года были потеряны. По данным на июнь 1943 года, в Вермахте еще оставалось 30 машин на Восточном фронте и 33 — на Западном. Кроме того, часть броневииков к этому времени передали в охранные дивизии.

Французское правительство Виши получило от немцев разрешение сохранить небольшое количество бронеавтомобилей этого типа, но при этом они требовали демонтировать штатные 25-мм пушки. В ноябре 1942 года при вторжении немцев в «свободную» зону (неокупированный юг Франции) эти машины были захвачены и использовались для полицейских функций, а часть «панаров», не имевших башен, в 1943 году вооружили 50-мм танковой пушкой.

В конце 1944 года некоторое количество «панаров» имелось в частях 1-й французской армии и активно использовалось в боях с немцами. В начале 1945 года производство этих броневииков возобновили. Так как 25-мм пушка к тому времени уже устарела, на машину установили новую башню FL1, с 47-мм пушкой SA35 и пулеметом. Башня испытывалась еще в июне 1940 года, но в связи с капитуляцией Франции работы над ней были прекращены. Бронеавтомобиль получил обозначение Panhard 178B. После войны эти машины служили сначала во Франции, а затем и в колониях.

В 1950 году большая партия этих машин была отправлена в Индокитай. В

1954 году более 50 из них прошли там модернизацию. В 1960 году 15-й бронэскадрон морской пехоты использовал «панары» для подавления беспорядков в Джибути. Кроме того, эти броневики активно применялись в Алжире, Марокко и Сирии.



**Слева: бронеавтомобиль-дрезина
Panhard P204(f).
Каждому бронепоезду
немецкой армии
полагалось иметь
две такие машины
Внизу: бронеавтомобиль
Panhard 178B
на параде в Сирии.
1950-е гг.**



Automitrailleuse de decouverte Laffly S15 TOE



**Бронеавтомобиль
Laffly S15 TOE**

В 1939 году фирма Laffly, используя шасси своего полноприводного армейского тягача Laffly S15T, разработала разведывательный бронеавтомобиль-бронетранспортер, предназначенный для использования в колониях.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ Laffly S15 TOE

БОЕВАЯ МАССА, т: 5,2.

ЭКИПАЖ, чел.: 3.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 4550, ширина — 1850, высота — 2450, база — 1845+1000, колея — 1530/1540.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пулемет FM24/29 калибра 7,5 мм.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: 7.

ДВИГАТЕЛЬ: Hotchkiss, 4-цилиндровый, карбюраторный; мощность 52 л.с. при 3200 об/мин, рабочий объем 2312 см³.

ТРАНСМИССИЯ: четырехскоростная коробка передач, демультипликатор, механические тормоза.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула 6х6, размер шин 230-18, подвеска независимая на листовых рессорах.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 62.

ЗАПАС ХОДА, км: 1000 (с дополнительными бензобаками).

СРЕДСТВА СВЯЗИ: радиостанция ER51.

Машина имела клепано-сварной корпус, часть бронелистов которого располагалась под небольшими углами наклона. Вооружение, состоявшее из одного 7,5-мм пулемета, размещалось в куполообразной башенке. В кормовой части корпуса имелась грузовая платформа, а в передней — два небольших колеса, облегчавших преодоление вертикальных препятствий.

В 1939 г. фирма Laffly изготовила 45 таких машин, получивших обозначение Laffly S15 TOE (TOE — Theatre d'Operation d'Outre-Mer — «заморский театр военных действий»)

В соответствии с наименованием бронеавтомобили S15 TOE использовались только в колониях: 25 машин были направлены в Северную Африку (Тунис, Марокко, Алжир), а 20 в Экваториальную Африку (Чад, Камерун). В декабре 1940 года две таких машины имелись в колонне полковника Леклерка, атаковавшей из Чада итальянские войска в оазисе Куфра в Ливии.

В 1945–1946 годах около 10 S15 TOE состояли на вооружении в 5-м полку спаги в Алжире.

Automitrailleuse Dodge (AM Dodge)



В начале 1940 года в Ливане и Сирии силами армейских мастерских было забронировано около 10 1,5-тонных грузовиков Dodge. Проект бронировки разработал капитан Бих. Эти машины относились к классу так называемых «импровизированных» или «суррогатных» броневиков и отличались примитивностью бронировки.

Бронеавтомобиль имел небронированную кабину и открытый бронированный кузов, в котором за щитом устанавливались 37-мм орудие за коромыслом и 7,5-мм пулемет на специальной штанге.

После капитуляции Франции бронемашин состояли на вооружении войск

Виши в Сирии и Ливане. В июне 1941 года они поступили на вооружение 1-й бригады «Свободной Франции» под командованием генерала Кенига и использовались в боях германо-итальянскими войсками при обороне Бир-Хашейма в мае – июне 1942 года и под Эль-Аламейном в октябре 1942 года. После эвакуации французских войск из Сирии в 1946 году, как минимум два броневика Dodge поступили в сирийские воинские формирования.

Бронеавтомобиль AM Dodge

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ AM Dodge

БОЕВАЯ МАССА, т: 4,654.

ЭКИПАЖ, чел.: 5.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина – 5537, ширина – 2642, высота – 2692, база – 3632, колея – 1626, дорожный просвет – 241.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка M16 калибра 37 мм, 1 пулемет FM24/29 калибра 7,5 мм.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: 8.

ДВИГАТЕЛЬ: Dodge T202, 6-цилиндровый, карбюраторный, жидкостного охлаждения; мощность 79 л.с. при 3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: Т9, механическая, четырехскоростная коробка передач (4+1).

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула 4х2, размер шин 6,50 – 20, подвеска рессорная.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 60.

ЗАПАС ХОДА, км: 200.



Бронекузов и вооружение бронеавтомобиля AM Dodge

САМОХОДНЫЕ АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ УСТАНОВКИ

Chasseurs de chars (истребитель танков) Laffly 15TCC



**Истребитель танков
Laffly 15TCC**

**Полностью брониро-
ванный прототип
САУ с 47-мм проти-
вотанковой пушкой**

Легкая самоходная установка, созданная с использованием полноприводного артиллерийского тягача Laffly W15T и 47-мм противотанковой пушки была разработана в декабре 1939 года по предложению инспектора танковых войск Франции генерала Келлера. Она стала

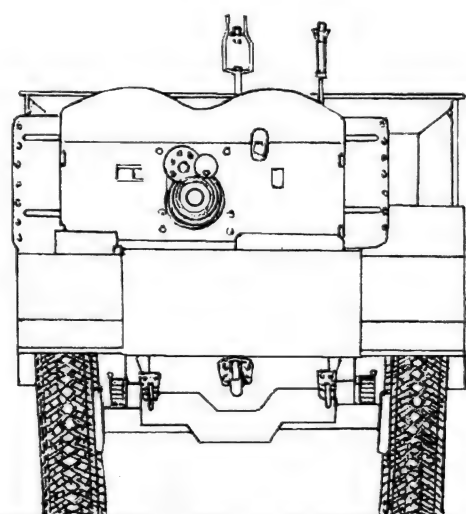
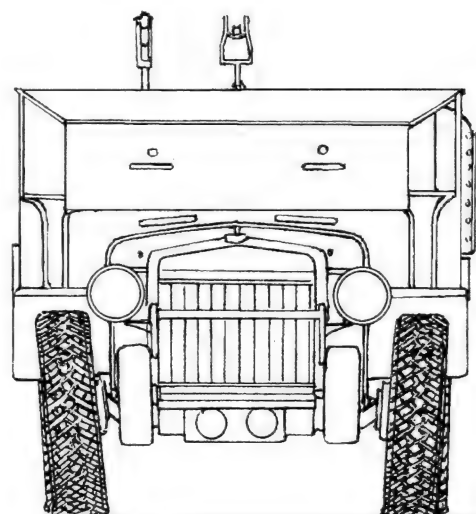
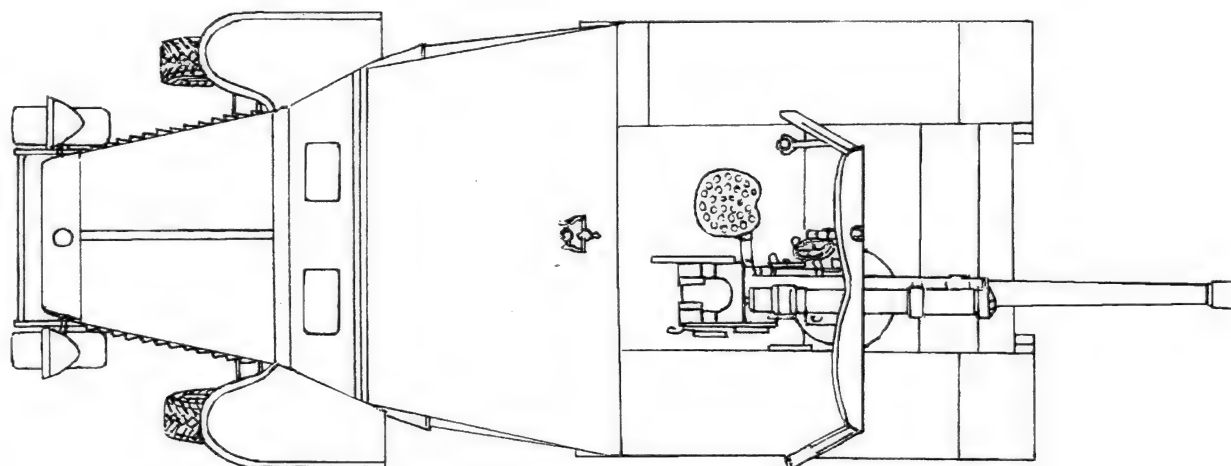
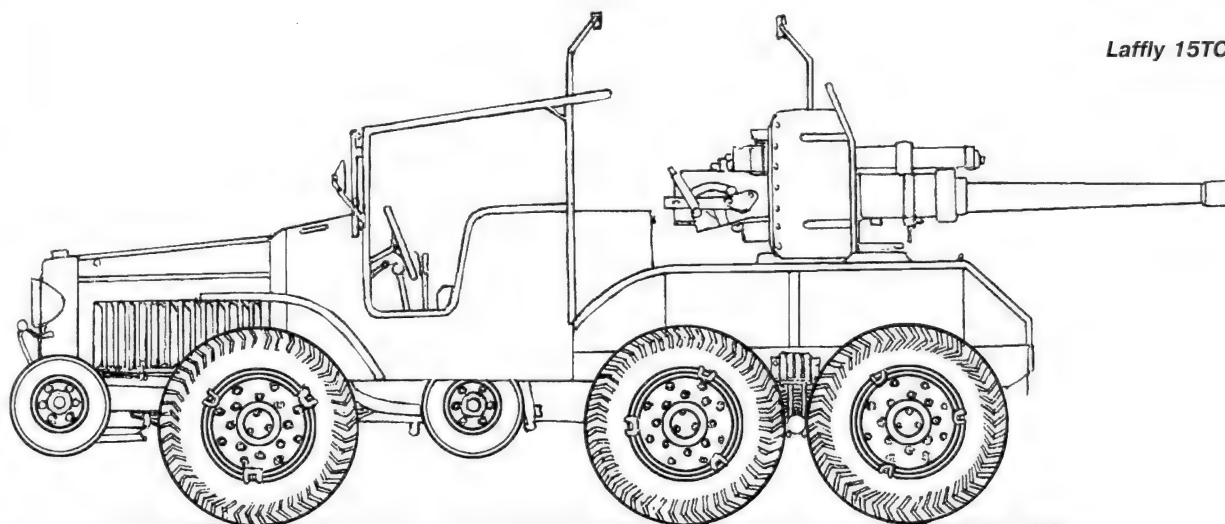
единственной французской САУ, участвовавшей во Второй мировой войне.

26 февраля 1940 года начались испытания полностью бронированного прототипа. Машина имела закрытый клепаносварной корпус простой коробчатой формы, смонтированный на полноприводном грузовике Laffly W15T. В кормовой части машины, стволом назад, было смонтировано 47-мм противотанковое орудие. В ходе испытаний выявился ряд недостатков. Машина оказалась сильно перегружена, вести наблюдение из закрытого безбашенного корпуса было трудно, маленьким оказался и угол горизонтального обстрела пушки. Военные к машине охладели, и заказ на изготовление самоходок был выдан только 17 мая 1940 года.

В отличие от полностью бронированного прототипа серийные машины имели лишь



Laffly 15TCC



ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САУ Laffly 15TCC

БОЕВАЯ МАССА, т: 6,2.

ЭКИПАЖ, чел.: 4 – 5.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ (без орудия), мм: длина – 4500, ширина – 1850, высота – 2450, база – 1845+1000, колея – 1530/1540.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка SA35 калибра 47 мм, 1 пулемет FM24/29 калибра 7,5 мм.

ДВИГАТЕЛЬ: Hotchkiss, 4-цилиндровый, карбюраторный; мощность 52 л.с., рабочий объем 2312 см³.

ТРАНСМИССИЯ: четырехскоростная коробка передач, демультипликатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула 6х6.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 60.

ЗАПАС ХОДА, км: 300.

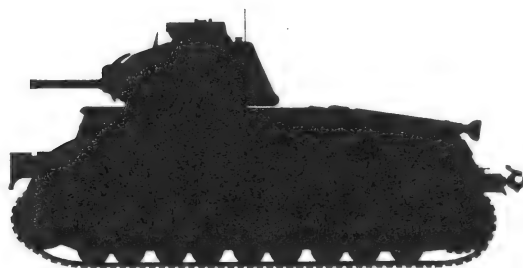
**Брошенные истреби-
тели танков Laffly
15TCC, лето 1940 г.**

частичную бронезащиту орудия и кабины. Зато горизонтальный угол обстрела теперь составлял 270°. В качестве дополнительного вооружения на машине смонтировали 7,5-

мм пулемет. С 24 мая по 17 июня 1940 года было изготовлено 70 таких САУ.

К 17 июня 1940 года французская армия располагала 14 батареями САУ Laffly 15TCC. Эти машины поступали в танковые соединения французской армии; в частности, 4-я бронетанковая дивизия полковника де Голля получила одну батарею САУ Laffly 15TCC.

Боевой дебют самоходок состоялся в конце мая 1940 года в ходе боев у Абвилля. Переломить исход кампании они, естественно, не смогли, хотя и показали себя с лучшей стороны, главным образом благодаря своей маневренности. Например, 54-я батарея, действовавшая на фронте всего восемь дней (с 5 по 12 июня), вывела из строя 28 немецких танков, пять бронепоездов, а также сбила один самолет (в составе батарей имелись зенитные взводы).



ФРАНЦУЗСКИЕ ТАНКИ В БОЮ



Боевое применение французских танков во Второй мировой войне собственно французами охватывает крайне непродолжительный период мая — июня 1940 года. Однако прежде чем начать описание боевых действий танковых частей и соединений, необходимо хотя бы кратко, рассказать о предшествующих событиях, ознакомиться с соотношением сил и планами сторон. В противном случае будет просто непонятно, почему те или иные танковые

части действовали так, а не иначе. Почему, например, все французские легкие механизированные дивизии занесло в Бельгию? Или почему все четыре французские бронетанковые дивизии были вынуждены действовать в качестве пожарной команды и совсем не там, где предполагалось? И, наконец, в завершение стоит разобраться, в чем причины сокрушительного поражения французских танковых войск в кампании 1940 года.

Мобилизация объявлена! В строю танки R35 12-го танкового батальона (12еВСС). Осень 1939 года

«Странная война»

3 сентября в 11.00 Великобритания, а в 17.00 Франция объявили Германии войну. На следующий день был подписан франко-польский договор о взаимопомощи. Однако это не поколебало уверенности Гитлера, который считал, что, «если они и объявили нам войну, то это для того чтобы сохранить свое лицо, к тому же это еще не значит, что они будут воевать». И действительно, после формального объявления войны на франко-германской границе ничего не изменилось. Немцы продолжали возведение укреплений, а французские войска, передовым частям которых было запрещено заряжать оружие боевыми снарядами и патронами, безучастно взирали на герман-

скую территорию. Главнокомандующий французскими войсками генерал Гамелен говорил: «Стрелять по работающему противнику? Тогда немцы ответят стрельбой по нашим!». В случае попыток групп противника наступать через Рейн приказывалось первоначально стрелять в воздух или в воду. Электростанция Канб, сияя огнями, продолжала работать между передовыми линиями французов и немцев на «ничейной» земле. Ее никто не трогал ни с той, ни с другой стороны. У Саарбрюккена французы вывесили огромные плакаты с надписью: «Мы не произведем первого выстрела в этой войне!» На многих участках границы французские и немецкие военнослужащие об-



Танки FT17 из состава 29-го танкового батальона (29еВСС). Пслова 2-й армии, 1939 год

План «Диль»

Предмобилизационные мероприятия во Франции начали проводиться еще летом 1939 года, когда были призваны резервисты в 49 специальных крепостных батальонов и 43 специальные артчасти, составлявшие войска прикрытия на «Линии Мажино». 23 августа во Франции началась скрытая мобилизация и были введены в действие планы обеспечения безопасности Парижа и границ с Бельгией, Италией и Швейцарией. До 27 августа было отмобилизовано 3/4 французских вооруженных сил — 1895 тыс. чел., 8 тыс. орудий и минометов, 2,5 тыс. танков и до 2 тыс. самолетов. 27 августа было призвано еще 725 тыс. человек, и вооруженные силы достигли численности 2674 тыс. человек. 1 сентября, когда во Франции была объявлена открытая мобилизация, на ее территории уже находились 72 пехотные (кадровые, резервные, североафриканские, колониальные и

крепостные войска, равноценные 15 дивизиям), 3 кавалерийские и 2 легкие механизированные дивизии и 39 отдельных танковых батальонов.

Против Германии французское командование развернуло Северо-Восточный фронт в составе 1-й, Арденнской, 2-й, 3-й, 4-й; 5-й, 7-й и 8-й армий, в которых к 3 сентября насчитывалось 78 дивизий. Уже 4 сентября мобилизация во Франции завершилась, а войска были развернуты на позициях. К 10 сентября французские вооруженные силы закончили развертывание по штатам военного времени и насчитывали почти 5, млн. человек.

К началу Второй мировой войны французская армия располагала внушительным танковым парком, значительно хуже обстояло дело с организационным строительством танковых войск. По ряду причин первой к развертыванию механизированных соединений приступила кавалерия. С 1931 по 1940 год в ее составе были сформированы три легкие механизированные кавалерийские дивизии — Division Legere Mecanique (DLM), которые по существу представляли собой танковые дивизии от кавалерии. Каждая из них включала штаб, разведывательный полк (два батальона в составе эскадрона мотоциклистов и эскадрона бронемашин), танковую бригаду (два танковых полка — 160 машин), механизированную бригаду (более 3000 человек и 60 танков), артиллерийский полк, противотанковый батальон (20 орудий), зенитную батарею (6 пушек), саперный батальон и др.

Свои механизированные части получили и пять легких кавалерийских дивизий Division Legere de Cavalerie (DLC). Классическая конница была представлена в них кавалерийской бригадой. Механизированные же части, сведенные в легкую

Легкий танк R35 из состава 12-го танкового батальона

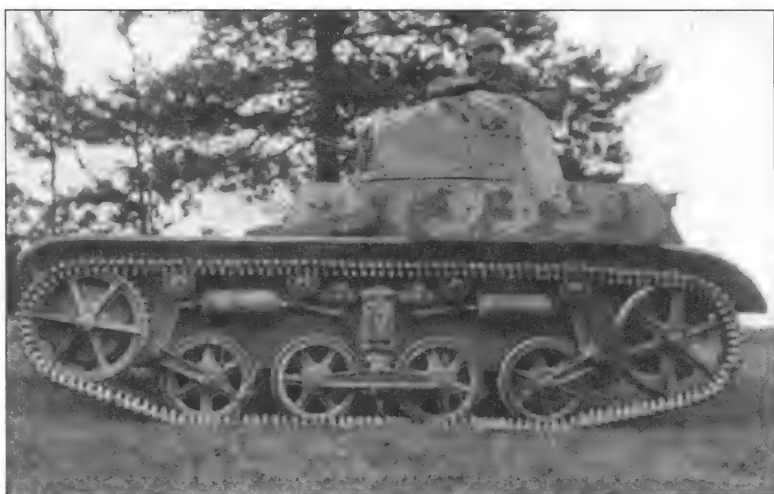


бригаду состояли из разведывательно-танкового полка, моторизованного драгунского полка, эскадрона 25-мм противотанковых пушек и ремонтно-технического эскадрона. Каждая из DLC имела 44 танка и бронемашины.

Все эти соединения кавалерии находились в составе армии метрополии и принимали участие в боевых действиях в 1940 году. 6-я легкая кавалерийская дивизия находилась в Тунисе, а 4-я легкая механизированная кавалерийская дивизия так и не вышла из стадии формирования.

В январе 1940 года завершилось формирование 1-й и 2-й бронетанковых дивизий Division Cuirasse (DCR), а к марту 3-й бронетанковой дивизии. По штату каждая дивизия должна была иметь полубригаду средних танков (два батальона — 60 машин) и полубригаду легких танков (два батальона — 90 машин). Кроме того, в состав бронетанковой дивизии входили батальон мотопехоты, оснащенный 20 бронеавтомобилями, два дивизиона 105-мм гаубиц, батарея 47-мм пушек и батарея 25-мм зенитных пушек. Одна из трех бронетанковых дивизий имела 180 танков, две — только по 136 танков. Остальные танки поддержки пехоты были сведены в отдельные роты, батальоны, полки, группы и бригады, придаваемые полевым армиям. Впрочем, все три танковые бригады и 14 танковых полков расформировали в марте 1940 года. Танковые разведывательные группы — Groupe de Reconnaissance de Division d'Infanterie (GRDI) включили в состав семи моторизованных пехотных дивизий. Обычно такая группа состояла из 20 танков и 12 бронеавтомобилей. Моторизованные пехотные дивизии входили в состав армейских корпусов наряду с обычными пехотными дивизиями. Тем самым на нет сводились все преимущества мотопехоты в подвижности.

К маю 1940 года французская армия располагала 2637 танками новых типов. В их числе: 314 танков B1, 210 — D1 и D2, 1070 — R35, AMR, AMC, 308 — H35, 243 — S35, 392 — H38, H39, R40 и 90 танков FCM. Кроме того, в парках хранилось до 2000 старых боевых машин FT17/18 (из них 800 боевых) и шесть тяжелых 2С. Около 600 бронеавтомобилей и примерно 3500 бронетранспортеров и гусеничных тягачей дополняли бронетанковое вооружение сухопутных войск. Подавляющая часть этой техники находилась на территории Франции.



Оценивая возможные действия немцев против Северо-Восточного фронта, протянувшегося от Швейцарии до границы с Бельгией, французское командование считало, что, как и в 1914 году, враг нанесет удар своими главными силами через Бельгию и Голландию для последующего вторжения во Францию с севера. Вспомогательные удары германской армии ожидалось против «линии Мажино» и через территорию Швейцарии. В соответствии с подобными прогнозами для отражения этих ударов войска Северо-

**Выведенный
«в поле» легкий танк
AMR 33VM. 1939 год**



**Бронеавтомобиль
AMD35 из состава 6е
GRDI. Январь 1940
года**



Средний танк S35 во время совместных учений с саперами. 1-й батальон 4-го кирасирского полка 1-й легкой механизированной дивизии, декабрь 1939 года

Восточного фронта разделялись на три группы армий.

1-я группа армий (2, 9, 1, английская и 7-я армии), насчитывавшая 41 дивизию (в том числе 10 английских и 1 польская) была развернута от южной границы с Люксембургом до побережья Северного моря в районе Дюнкерка.

2-я группа армий (3, 4 и 5-я армии), имевшая 28 дивизий, занимала фронт вдоль «линии Мажино» до районов южнее Страсбурга.

3-я группа армий (8-я и 6-я армии) в составе 10 дивизий была развернута за «линией Мажино» и в районе швейцарской границы.

Резерв ставки главнокомандующего включал 24 дивизии. Они почти равномерно нацеливались для поддержки каждой из групп армий: для 1-й группы армий — 11 дивизий, для 2-й — 9 дивизий (так называемые «центральные резервы»), для 3-й — 4 дивизии. Фактически резервы, которые ориентировались на 1-ю и 3-ю группы армий, включались в состав этих групп. Поэтому главное командование реально могло располагать лишь очень слабым резервом в 9 дивизий.

Смотр танкеток Renault UE. Зима 1940 года



Поскольку главный удар немцев ожидался через Голландию и Центральную Бельгию, основной процесс оперативно-стратегического планирования сводился главным образом к действиям 1-й группы армий. Французский генеральный штаб твердо верил в неприступность «линии Мажино» и поэтому был относительно спокоен за участок фронта от Швейцарии до южной границы Люксембурга. Он был убежден в труднопроходимости Арденнских гор. Самые компетентные, самые непрерываемые французские военные авторитеты признавали их непригодными для наступления бронетанковых и моторизованных войск. Оставались уязвимыми Центральная Бельгия и Южная Голландия, поэтому вся проблема оборонительного стратегического планирования постепенно свелась к решению вопросов, на какой рубеж в Бельгии выдвинуть северную группировку франко-английских войск и когда это сделать — до начала германского вторжения в Бельгию или после.

После долгих дискуссий и споров 16 ноября 1939 года Гамелен издал «личную и секретную инструкцию», в которой писал, что изменение военной ситуации в Бельгии, выражающееся в новых мерах по обороне, принятых ею против Германии, позволяет теперь надеяться, что мы будем располагать, если нас бельгийцы призовут на помощь, достаточным временем для того, чтобы как можно быстрее достигнуть позиции Антверпен — Намюр, не задерживаясь на Шельде. Двумя французскими армиями — 9-й и 1-й — предполагалось занять оборону вдоль Мааса на участке Мезьер — Намюр и в «разрыве Жамблу» (участок открытой равнины между реками Диль и Маас от Вавра до Намюра). Английским войскам предоставлялся участок реки Диль — Вавр — Лувен, а севернее вплоть до Антверпена оборону своего «национального редута» должны были занять бельгийские войска. 7-й французской армии с началом осуществления маневра предстояло двинуться в Голландию, чтобы установить оперативный контакт с голландской армией.

Маневр по выдвижению в Бельгию предполагалось осуществить следующим образом: в первый день авангарды французских легких механизированных дивизий двинутся вперед; за ними в первую ночь последуют главные силы на линию Вавр — Намюр. Во вторую ночь движение на ту же линию должны совершить моторизованные дивизии. Начиная с третьего дня соединения размещаются и укрепляются, чтобы быть в состоянии принять

удар врага «без помыслов об отступлении». Легкие механизированные дивизии, прикрывая сосредоточение главных сил союзных армий, должны будут собрать сведения о бельгийской армии и противостоять, если обстоятельства позволят, попыткам противника форсировать Маас между Льежем и Намюром. В случае если силы бельгийцев будут отброшены, французские легкие механизированные дивизии соединятся позади позиции Лувен — Намюр и осуществят контратаку в ходе оборонительного сражения.

17 ноября замысел этого стратегического маневра, названный «планом Диль», был утвержден на заседании верховного совета союзников в Лондоне. С этого момента «план Диль» (сокращенно «план Д») стал основной стратегической концепцией союзного командования. Он оставался в принципе без существенных изменений все последующие месяцы и был автоматически включен в действие ранним утром 10 мая 1940 года.

Что же касается арденнского участка фронта, то есть участка южнее Намюра и



до северной оконечности «линии Мажино», то он оказался очень плохо защищенным, ибо ему, согласно расчетам, ничто не угрожало. Этот участок обороняли наиболее слабые 2-я и 9-я французские армии.

План «Гельб»

К началу активных боевых действий на Западе Панцерваффе располагали 3620 танками, из которых 2597 машин находилось в боеготовом состоянии. При этом большую часть небоеспособных танков составляли легкие Pz.I — около 700 единиц. Существенно возросла доля средних и тяжелых танков. Войска располагали уже 381 средним танком Pz.III и 290 тяжелым Pz.IV (до 1943 года немцы классифицировали танки по калибру вооружения, поэтому Pz.IV, вооруженный 75-мм пушкой, считался тяжелым). Правда, в непосредственной готовности к боевым действиям находились лишь соответственно 349 и 278 машин этих двух типов. Что касается легких танков Pz.II, то они по-прежнему составляли основу парка Панцерваффе: к наступлению на Францию их имелось 1110 машин, из которых 955 были боеготовы. Существенно увеличилось в войсках и число боевых машин чешского производства. При этом количество танков Pz.35(t), уже снятых с производства, почти не изменилось и составляло 138 линейных и командирских машин (против 120 накануне Польской кампании). Зато увеличилось число значительно более эффективных Pz.38(t). Если в сентябре 1939 года Вермахт располагал 78 боевыми машинами этого типа, то к маю 1940 года в составе 7-й и 8-й танковых дивизий имелось уже 230

линейных и командирских танков Pz.38(t).

К вторжению во Францию Вермахт пополнился и боевыми машинами совершенно новых типов. Так, в 1940 году началось формирование первых батарей штурмовых орудий, из которых к маю были готовы четыре. Каждая батарея включала в себя 6 штурмовых орудий StuG III Ausf.A.

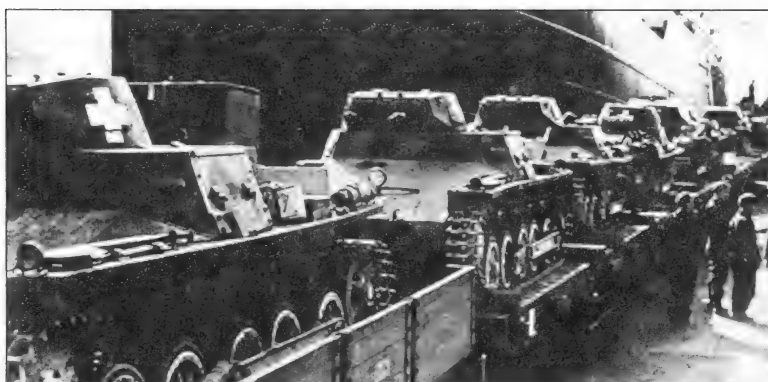
Незадолго до Французской кампании немецкие танковые части пополнились еще одной самоходкой. Речь идет о 47-мм чешской противотанковой пушке на шасси легкого танка Pz.I. Таких машин, получивших название Panzerjäger I, было заказано 132 единицы. В противотанковых ротах танковых дивизий ими оснастили по одной роте — 12 машин.

В составе 701-й — 706-й рот тяжелых пехотных орудий участие в боях готовились принять и 38 150-мм самоходных пехотных орудий, также на шасси танка Pz.I.

К началу мая в Вермахте имелось 338 полугусеничных бронетранспортеров, 800 легких и 333 тяжелых бронеавтомобилей.

Помимо качественного и количественного роста Панцерваффе зимой 1940 года продолжалось совершенствование положений плана «Гельб». По мере все большего уточнения замыслов союзного ко-

На фото сверху: экипаж танка V1bis позирует около своей машины во время маневров в феврале 1940 года. 41-й танковый батальон 3-й бронетанковой дивизии (3eDCR)



**Эшелон с танками
Pz.I и Pz.II перед
отправкой на запад.
Польша, ноябрь
1939 г.**

мандования руководство Вермахта все увереннее отказывалась от главного удара на Западе северным флангом, не сулившего крупных результатов, и приходило к мысли о перемещении основных усилий на южный участок благоприятного для наступления фронта, к району Арденнских гор, с целью выхода в тыл северной группе армий союзников и ее разгрома.

24 февраля 1940 года главное командование сухопутных войск Вермахта издало директиву, которая содержала окончательный вариант плана «Гельб». Замысел операции состоял в том, чтобы ударом мощной группировки войск расцезь фронт союзников, прижать северную группировку противника к Ла-Маншу и уничтожить ее. Направление главного удара проходило через Арденны к устью Соммы, южнее района развертывания франко-британских войск, предназначавшихся для выдвижения в Бельгию, и севернее «Линии Мажино». Ядро ударной группировки должны были составить танковые и моторизованные соединения, действия которых поддерживались крупными силами авиации.

Для обеспечения операции с юга и отражения возможных контрударов французских войск из глубины страны в северном направлении планировалось создание внешнего фронта обороны по линии рек Эна, Уаза и Сомма. В последующем с этого рубежа предусматривалось проведение второй стратегической операции с целью окончательного разгрома Франции.

Немецким войскам, находившимся севернее ударной группировки, предстояло осуществить быстрый захват Голландии, вторгнуться в северо-восточную часть Бельгии, прорвать оборону бельгийской армии и отвлечь на себя как можно больше англо-французских войск. Планировавшееся выдвижение сильной группировки союзников в Бельгию, о котором стало известно командованию Вермахта, сущест-

венно облегчало реализацию основного замысла операции «Гельб». Наиболее боеспособные английские и французские дивизии, выдвигавшиеся в соответствии с «планом Диль» в Бельгию, предусматривалось сковать, чтобы обеспечить наступление на главном направлении.

Войска, сосредоточенные против «линии Мажино», не должны были допустить переброски противостоящих французских сил на направление главного удара Вермахта через Арденны.

План «Гельб» был рассчитан на ведение быстротечной войны. Командование Вермахта всеми силами стремилось избежать повторения событий сентября 1914 года, когда армии Вильгельма II были остановлены французами на Марне, и война приняла затяжной позиционный характер. Расчет был сделан на максимальное использование фактора внезапности, создание решающего превосходства в силах на главном направлении и массированное применение танков и авиации.

В этом плане нельзя обойти вниманием танковую группу фон Клейста, которая была создана на основе изучения германским генеральным штабом опыта Польской кампании, особенно 10-й армии с ее тремя подвижными корпусами и группы Гудериана, созданной на левом фланге группы армий «Север» после 8 сентября 1939 года. Группе Клейста, составлявшей ударную группировку, предстояло преодолеть Арденны, форсировать реку Маас у Седана и выйти в тыл главными силами союзников, проводящим операции в Бельгии и Северной Франции. Переход через Арденнские горы был продуман до деталей. В германских штабах собирались подробные сведения о дорогах, водных преградах, мостах, переправах. Разрабатывались методы движения транспорта по бездорожью, способы преодоления всевозможных препятствий. Штурмовые отряды прошли тренировку в форсировании водных преград типа реки Маас на резиновых надувных лодках. Инженерные войска создали конструкции простых в обращении и быстроходных понтонных паромов и мостов. Мотопехота не менее шести месяцев училась двигаться через горы и леса.

Танковая группа представляла собой необычайно мощное соединение. Ее 5 танковых и 3 моторизованные дивизии, большое количество корпусных и армейских частей, тыловые службы насчитывали 134 370 человек. 41 140 различных машин, в том числе 1250 танков и 362 бронеавтомобиля. Группа тесно взаимодействовала с авиацией — со штабами 3-

го воздушного флота, 2-го авиационного корпуса, особенно с поддерживавшей ее группой ближних бомбардировщиков Штуттергейма, и с 1-м корпусом ПВО.

К вынужденному недостатку планирования действий группы Клейста можно отнести тот факт, что она получила только четыре сквозных маршрута через Арденны на фронте шириной 35 км, хотя требовалось ей по меньшей мере пять. Она не имела самостоятельной полосы действий, а была «гостем» в полосах армий, которые с нежеланием уступали ей дороги. Узкий фронт наступления и крайняя перегрузка маршрутов делали группу чрезвычайно уязвимой с воздуха. Длина ее маршевых колонн на каждом из маршрутов, включая средства усиления и тылы, превышала 300 км!

Союзники имели здесь еще один шанс сорвать германское наступление своей авиацией. Однако и этот шанс они не использовали.

Надо сказать, что практически все оперативно-стратегическое планирование французского командования в 1939—1940 годах по существу свелось только к разработке маневра войск в Бельгию. Планы союзников свидетельствовали о пассивном характере их стратегической концепции и крупных просчетах в оценке вероятного хода боевых действий, а также о недооценке новых средств и способов вооруженной борьбы. И это в то время когда даже без учета французских сил в Альпах и в Африке налицо было превосходство союзников над Вермахтом в силах и средствах. Незначительное преимущество немцы имели только в авиации. Что касается танков, то в распоряжении союзного командования на Северо-Восточном фронте имелось 3099 танков, многие из которых превосходили



немецкие машины по бронезащите и вооружению, хотя и уступали им в подвижности. Но количественное преимущество союзников теряло свое значение из-за того, что большинство французских танков было сведено в отдельные танковые батальоны, распределенные между армиями. Это ограничивало возможности их применения. На Северо-Восточном фронте половина всех танковых батальонов находилась в составе 2-й группы армий, в полосе обороны которой противник не планировал активных боевых действий. В составе 2-й и 9-й армий, на которые должна была обрушиться удар танковая группа Клейста, имелось только 6 танковых батальонов! Организационно немецкие танки входили в танковые соединения и предназначались для массированного применения. В распоряжении французского командования имелись только три танковые дивизии, да и те намечалось использовать не в полосе главного удара немецких войск.

На запад направлялся эшелон с моторизованной частью Вермахта. На платформах грузовики «Опель-блиц», 1940 г.

Война началась!

В 5.35 10 мая 1940 года сухопутные войска Вермахта начали вторжение в Голландию, Бельгию и Люксембург.

Получив сведения о начале немецкого наступления и просьбу правительств Бельгии и Голландии о помощи, французский главнокомандующий генерал Гамелен в 6.35 отдал приказ 1-й группе армий вступить согласно «плану Диль» в Бельгию. При этом левофланговая 7-я армия должна была совершить маневр по «варианту Бреда», то есть выдвинуться в Голландию, установить связь с голландской армией и защитить плохо укрепленный промежуток между бельгийскими и голландскими оборонительными рубежа-

ми. 2-я группа армий получила приказ двинуть часть сил в Люксембург.

На всех направлениях вперед выдвигались кавалерийские и механизированные дивизии. По расчетам французского генерального штаба, они должны были выиграть 5–6 суток, необходимых, чтобы главные силы союзных армий разместились на линии обороны, предусмотренной «планом Диль». Те же расчеты говорили, что немцы не смогут вести атаку значительными силами через реку Маас юго-западнее Льежа и через канал Альберта раньше 5-го дня наступления; следовательно, «маневр Диль» предполагалось осуществить без особых помех.



Вперед в Бельгию!
«План Диль» запу-
щен! Средний танк
S35 из состава 18-го
драгунского полка
1-й легкой механи-
зированной дивизии
(1eDLM) спешит на-
встречу немецким
войскам. 10 мая
1940 года

Союзное командование решительно бросило армии вперед. Мины на бельгийской границе были сняты, шлагбаумы открыты. Французская армия и английские экспедиционные соединения вышли со своих столь долго и тщательно готовившихся вдоль франко-бельгийской границы позиций и двинулись по всем дорогам к линии Антверпен — Лувен — Намюр, приветствуемые населением бельгийских городов и деревень. Воображение генералов рисовало хорошо оборудованный на этой линии фронт с системой противотанковых заграждений и окопов. Правда, из-за бельгийского нейтралитета ни один французский офицер еще никогда не видел этой позиции, она существовала пока только на штабных картах. Легко себе представить разочарование первых французских рекогносцировочных групп, прибывших 10 мая на «позицию Диль» и вместо мощных оборонительных сооружений увидевших от-

крытую равнину, пригодную лишь для маневра германских танков.

В тот же день в штабы союзников стали поступать тревожные сведения о событиях в Голландии и Бельгии. В Голландии были выброшены немецкие воздушные десанты, которым удалось захватить несколько мостов на реках Маас и Ваал. 18-я немецкая армия сломала сопротивление голландских пограничных отрядов, захватила северо-восточные провинции и в первый же день прорвала оборонительные позиции на линии Пел. Голландские войска поспешно отступили за водные преграды в «Крепость Голландия». 14 мая часть сил 9-й танковой дивизии заняла приморский город Берген-оп-Зом, отрезав тем самым голландскую армию от остальных союзных сил. В тот же день главные силы 9-й танковой дивизии и полк СС «Адольф Гитлер» захватили Роттердам, а 15 мая вступили в Гаагу.

6-я немецкая армия наносила удар южнее — через Маастрихт. Форсировав Маас частями 4-го армейского корпуса и 4-й танковой дивизии, она с боями продвинулась на несколько километров западнее реки. Ввиду явной угрозы обороне на канале Альберта бельгийский генеральный штаб уже вечером 10 мая решил отвести главные силы армии на основной рубеж обороны, то есть на линию Антверпен — Лувен, и здесь остановить противника силами отошедших и подтягиваемых из глубины соединений. Это была часть того самого рубежа, к которому теперь двигалась 1-я группа армии союзников. К вечеру 11 мая 1-я французская армия достигла намеченной пози-



Подразделение не-
мецких штурмовых
орудий пересекает
голландскую грани-
цу. Май 1940 г. На
переднем плане
штурмовое орудие
StuG III Ausf. A

ции; марширующие правее ее левофланговые соединения 9-й армии приближались к Маасу южнее Намюра; авангарды британских экспедиционных сил появились у реки Диль. Утром 11 мая 4-я немецкая танковая дивизия быстро закончила форсирование Мааса и двинулась вдоль дорог на юго-запад, обходя с севера крепость Льеж. Вслед за ней наступали 6 пехотных дивизий, расширяя прорыв в сторону северного фланга. К середине дня Маас был уже форсирован в районе Маастрихта на фронте до 30 км. Бельгийские соединения быстро отходили.

Тем временем вечером 11 мая в Голландии немецкими танками был захвачен город Бреда. На следующий день передовой отряд 9-й танковой дивизии при поддержке авиации соединился с десанниками, удерживавшими мост через Маас у Мурдейка. Намерение командующего немецкой группой армий «Б» заключалось в том, чтобы повернуть 9-ю танковую дивизию для вторжения с юга в «Крепость Голландию». Система голландской обороны распадалась. Разуверившись в англо-французской поддержке, чувствуя себя брошенными и обессиленными, представители голландского командования оповестили 13 мая гитлеровское руководство о своем желании начать переговоры. Быстрая капитуляция Голландии и безуспешные действия 7-й армии, спешившей ей на помощь, были первым ударом по союзникам. Высвобождалась 18-я немецкая армия, появления которой следовало скоро ожидать в Бельгии.

Сражение при Жамблу

Наступавшая в Бельгии 4-я танковая дивизия Вермахта утром 11 мая переправилась через канал Альберта. На следующий день она натолкнулась в районе Анню, Тисне, Вансен на французский 1-й механизированный кавалерийский корпус под командованием генерала Приу.

Первое в истории Второй мировой войны танковое сражение, начавшееся утром 12 мая, с самого начала развивалось не в пользу французов. Наступавшая на Анню 4-я танковая дивизия в первых же столкновениях уничтожила 16 французских танков, потеряв подбитыми всего пять машин. Организовав несколько бесплодных контратак, французы отступили, но с помощью подоспевших танков S35 (2-я DLM), ценой больших потерь, немецкое наступление всё же удалось приостановить. Около 16:30, запросив поддержку авиации, немцам уда-



Это подразделение легких танков «Гочкис» готово к встрече с врагом. Бельгия, май 1940 года (вверху). А эти H38 уже встретились с ним! (внизу)



лось вскрыть местоположение французских танков, находившихся недалеко от Жамблу. Однако новая немецкая атака завершилась безрезультатно, и обе стороны отложили дальнейшие действия до

Танк S35 из состава 3-й легкой механизированной дивизии, подбитый в первых боях на территории Бельгии. Май 1940 г.



Танки 2-й легкой механизированной дивизии (S35 и H38/39), подбитые в районе Анню 12 мая 1940 года



утра. Тем не менее вечером и ночью немцы ещё пытались атаковать на отдельных участках фронта. К исходу дня 3-я DLM отступила на линию Тинан—Жандренуй, а 2-й DLM удалось сохранить исходные позиции.

Из-за сопротивления, оказанного французскими легкими механизированными дивизиями, генерал Гёппнер бросил 13 мая в бой весь свой танковый корпус.

Полагая, что основные силы французов сосредоточены перед 4-й танковой дивизией, атаковавшей Анню, Гёппнер решил прорывать оборону противника на другом участке. Предварительно «обработав» позиции французов авиацией, немецкая пехота и танки пошли в наступление. Первая волна атакующих добилась весьма скромных успехов, но вскоре французское командование допустило ошибку, направив для организации контратаки часть танков 1-го кирасирского полка, тем самым ослабив 3-ю DLM. Днём части 2-й DLM в свою очередь были вынуждены оставить свои позиции и начать отход на юг. Контратака двух эскадронов S35, проведенная днем 13 мая у Жандренуй, позволила выиграть время для отступавших частей — по данным французов, на поле боя остались гореть около 50 немецких танков, но и дивизия из 42 машин потеряла 26 (несколько машин требовали ремонта, и их бросили). Бронезащита «сомуа» заслужила в этих боях самой высокой оценки — танк командира



**Вверху: подбитые и брошенные легкие танки H35
Справа: а этому H35 повезло еще меньше**



Этот потерявший гусеницу S35 был, по-видимому, брошен своим экипажем. Май 1940 года

одного из взводов вернулся из боя, имея 29 вмятин от 20-мм и 37-мм снарядов, однако серьезных повреждений не было. Чуть позже последние четыре взвода 2-й DLM (10 S35 и 10 H39) пытались остановить продвижение 3-й танковой дивизии, но неудачно.

Сконцентрировав ударную группировку к северо-западу от Анню, немецкое командование спланировало 14 мая удар у городов Ор и Марий. Пытаясь отразить удар, французы поочередно бросали в бой остатки танковых подразделений 11-го драгунского полка и два эскадрона 1-го кирасирского полка. Во встречном бою экипажам H39 удалось подбить шесть вражеских танков при потере четырех своих, и для закрепления успеха им в поддержку отправили 36 S35. Французские танки смотрелись явно лучше «панцеров», но немецкая тактика нанесения удара концентрированным кулаком во взаимодействии с авиацией и артиллерией в скором времени принесла свои плоды. В частности, очень удачным оказалось применение против «сомуа» и «гочкисов» 105-мм корпусных пушек. После боя немцы заявили о 22 уничтоженных «сомуа», а к концу дня 3-я танковая дивизия объявила о 54 подбитых и сожженных французских танках. Собственные потери были оценены как «небольшие» и якобы составили всего два танка. Реальные боевые потери французов указать довольно трудно, так как данных по 2-й легкой механизированной дивизии нет, что же касается 3-й DLM, то она потеряла 105 танков. Потери 16-го



немецкого танкового корпуса составили 164 танка.

16-й танковый корпус, продолжая свое наступление, подошел к первой бельгийской линии противотанковых загражде-

Пленные французские солдаты несут раненого товарища. Рядом – 25-мм противотанковая пушка Mle 34. Бельгия, май 1940 года



Немецкие офицеры позируют на фоне подбитого французского танка S35. Май 1940 года

**Подбитый танк H38
из состава 3-й легкой
механизированной дивизии.
Бельгия, 14 мая
1940 года**



ний Куанте, к несчастью для обороняющихся не сплошной, и во второй половине дня атаковал около Жамблу французские позиции. Возобновившееся 15 и 16 мая наступление не привело, несмотря

Бросок через Арденны

В то самое время когда бельгийская армия вела тяжелые бои, а 1-я группа союзных армий спешила ей на помощь, южнее, в Арденнах, уже двигалась немецкая ударная группировка, на которую пока еще никто не обращал внимания. Всю ночь на 10 мая сотни танков и бронемашин, тысячи грузовиков и мотоциклов группы Клейста ревели на дорогах, приближаясь к люксембургской границе. В 5.35 передовые танковые отряды перешли пограничную линию. Люксембург спал, и ни один винтовочный выстрел не раздался на границе. Немецкие войска хлынули в Арденны. Хорошо подготовленный марш протекал без задержек. Механизированные колонны встретили на горных дорогах никем не охраняемые бетонные заборы, немногим выше человеческого роста, с вмонтированными в них железными рельсами, глубокие ямы, минные поля, к преодолению которых немецкие инженерные войска были подготовлены. К заборам устанавливались аппарели с настилами, и машины свободно проезжали поверх препятствий. Вокруг ям устраивались обходы. Небольшой отряд мотоциклистов перешел вброд пограничную реку Урк и преодолел управляемые электричеством и даже незапертые железные ворота. Батальон немецких парашютистов приземлился позади бельгийских пограничных укреплений вблизи Мартеланжа и занял их, открыв путь танковым авангардам дальше на запад.

К началу наступления танковая группа Клейста располагалась следующим образом: впереди 19-й танковый корпус, которому было поручено осуществление

на массированную поддержку штурмовой авиации, к прорыву фронта 1-й французской армии, артиллерия которой нанесла тяжелые потери германским танковым дивизиям. Немецкое наступление в Бельгии удалось приостановить, и командование союзников воспряло духом, еще не зная, что этот факт ничего уже не решал. Основные события развивались южнее, в полосе наступления немецкой группы армий «А».

Тем временем, остававшаяся в Нидерландах 1-я DLM была еще вполне боеспособна, но из-за хаоса и неразберихи командование не смогло разумно распорядиться ее силами. Дивизия была представлена самой себе и вступала в бои мелкими группами, что и предопределило её дальнейший разгром.

прорыва; на правом фланге 41-й танковый корпус, прикрывавший с севера действия танковой группы и взаимодействовавший с корпусом Гудериана; за ними 14-й армейский корпус. Помимо своих трех танковых дивизий, 19-й танковый корпус располагал также отдельными частями: полком «Великая Германия», артиллерийским полком (два дивизиона 105-мм и один дивизион 150-мм гаубиц), полком зенитной артиллерии, батальоном связи, саперным батальоном, эскадрией разведывательной авиации. Корпус вышел к бельгийской границе на участке протяженностью около 40 км между Бастонью и Арлоном, построенный углом вперед: впереди и в центре 1-я танковая дивизия, за которой следовали отдельные части. Сзади, на флангах, находились: справа 2-я танковая дивизия и слева 10-я танковая дивизия. Возобновив утром 11 мая свое продвижение, 1-я танковая дивизия натолкнулась в Нёшато на вторую линию разрушений и оборонительных сооружений. Она захватила Нёшато, но в Бертри подверглась атаке частей французской 5-й легкой кавалерийской дивизии, которую ей удалось отразить. Повернув затем на юг, танки этой дивизии ворвались в Буйон, однако полностью овладеть этим населенным пунктом не удалось. После этого мотоциклисты 1-й танковой дивизии сумели переправиться через р. Семуа в полосе 2-й танковой дивизии и создать предмостное укрепление на южном берегу реки. В первой половине 12 мая, совершив 110-км марш по горным дорогам, немецкие танковые дивизии пересекли французскую границу и начали выходить к Маасу.

На левом берегу Мааса

Форсирование р. Маас южнее Намюра намечалось произвести одновременно 13 и 14 мая силами 15-го танкового корпуса к северу от Динана и танковой группой Клейста около Монтерме (41-й танковый корпус) и Седана (19-й танковый корпус). Каждый из этих корпусов должен был атаковать лишь на очень узком фронте — 2,5 км, но их совместное наступление на участке протяженностью 80 км (от Динана до района восточнее Седана) должно было обрушить всю систему французской обороны.

Мотопехота 7-й танковой дивизии 15-го танкового корпуса в ночь на 13 мая переправилась на надувных лодках через Маас и захватила плацдарм шириной 3–4 км и такой же глубины, который французам не удалось ликвидировать на следующий день. 14 мая 15-й танковый корпус, поддержанный мощными ударами авиации, переправил свои танки на левый берег и расширил плацдарм до 25 км по фронту и до 12 км в глубину. 15 мая 15-й танковый корпус натолкнулся севернее Флавиона на 1-ю французскую бронетанковую дивизию.

1-я бронетанковая дивизия представляла собой сильное, хорошо укомплектованное соединение, насчитывавшее 150 танков. Она прибыла утром 12 мая из Шампани в район Шарлеруа. Французское командование, уверенное, что немцы наносят главный удар в Бельгии, в соответствии с довоенными расчетами предполагало ввести дивизию в сражение в полосе 1-й армии на бельгийском фронте. Но 14 мая стали все более ясно вырисовываться размеры катастрофы 9-й армии. После полудня 14 мая командир 1-й бронетанковой дивизии генерал Брюно получил по телефону новую задачу — срочно перебросить дивизию на юго-восток, контратаковать противника в районе Динана и отбросить его за Маас. Танки двинулись к Маасу, однако вскоре попали в сплошной поток беженцев, обозов и в беспорядке отходивших солдат. Медленный, бесконечный марш среди двигавшихся навстречу людских толп привел дивизию в полное расстройство. Экипажи танков смертельно устали. Движение на низких передачах и постоянное их переключение привело к повышенному расходу топлива, а топливозаправщики находились в хвосте ко-



Подбитый S35 из состава 4-го кирасирского полка 1-й легкой механизированной дивизии. Судя по многочисленным вмятинам на броне, средние французские танки были для немецкой артиллерии крепкими орешками



Командирский танк S35 TSF, о чем можно судить по второй антенне, установленной в передней части правого крыла

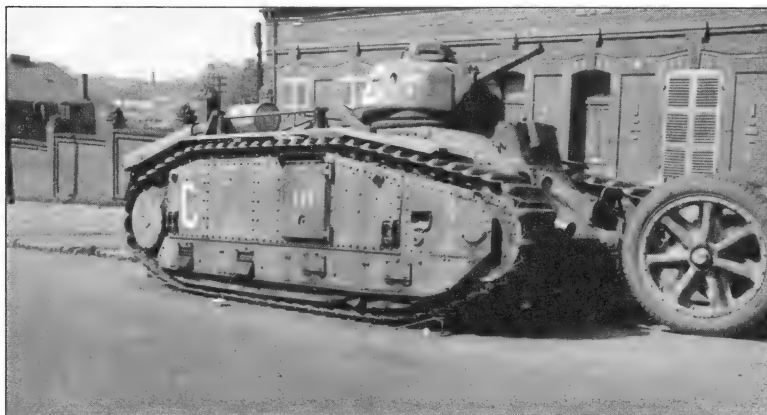


Тяжелый танк B1 из состава 37-го танкового батальона 1-й бронетанковой дивизии (1eDCR), подбитый 15 мая 1940 года

каждый сам по себе, либо небольшими группами.

7-я танковая дивизия начала обходить французов, оставляя их двигавшейся справа 5-й танковой дивизии. К этому времени от двух французских батальонов почти ничего не осталось: в одном в строю находились четыре танка B1bis, в другом — два. По оценке французов ими в этом бою были подбиты до 100 немецких танков, что само по себе вполне возможно. Но характер немецких потерь отличается от французских. 1-я DCR отступила к Бомону, а затем к Авену, оставив поле боя. Поэтому все французские танки можно считать потерянными безвозвратно, а немецкие нет. Впрочем, в распоряжении генерала Брюно еще оставался батальон танков R35, не участвовавший в бою 15 мая. Однако из-за нехватки топлива при отступлении приходилось бросать исправные танки и к Авену 1-я DCR добралась только с 17 бо-

Тяжелый танк B1bis «Тунизи» из состава 3-й роты 15-го танкового батальона 2-й бронетанковой дивизии



евыми машинами. Неподалеку от Авена 16 мая эти танки были обнаружены наступавшей 7-й немецкой танковой дивизией, которая и завершила уничтожение французского соединения.

2-я бронетанковая дивизия 13 мая в полдень была поднята по тревоге в лагере Шалон и двинута на Суар-ле-Шато в резерв главного командования. В то самое время, когда особенно усиливалась бомбардировка, предшествующая атаке на Седан, генерал Жорж приказал направить 2-ю бронетанковую дивизию вслед за 1-й дивизией Брюно в Бельгию на помощь 1-й армии. Но лишь только двинулись первые эшелоны в Бельгию, как пришло новое распоряжение от командующего Северо-Восточным фронтом. Обеспокоенный положением 9-й армии, он изменил свое первоначальное решение и передал 2-ю бронетанковую дивизию 9-й армии.

Танки бросались в бой отдельными подразделениями, по мере прибытия в район боевых действий. Так, 15 мая 1940 года B1bis 8-го батальона получили задачу отбросить немецкие танки, прорвавшиеся в районе Марль-Монкорне. К 11 часам утра 16 мая после ночного марша французские танки остались без горючего. К 13.30 они прибыли в Берларкур, где удалось заправиться только к 17.30, так как на все машины нашелся всего... один ручной насос. Ночью машины двинулись дальше, но, не имея карт, потеряли и дорогу, и друг друга. Утром 17 мая несколько танков наткнулись на немецкие войска и были подбиты, а несколько машин экипажам пришлось бросить из-за отсутствия горючего. В полдень следующего дня два B1bis (№ 204 «Тунизи» и № 265 «Мистраль») вошли в Ландреси, где неожиданно встретили стоявшую на отдыхе немецкую часть. В результате скоротечного боя два французских танка уничтожили несколько грузовиков, бронеавтомобилей и орудий. Во время этого столкновения «Тунизи» получил восемь попаданий 75-мм снарядов и 27 попаданий 37–50-мм снарядов, но остался в строю. Вечером того же дня взвод B1 bis (№205 «Индошин», №215 «Савой» и № 223 «Безансон») направили на патрулирование в район Бауэля. На южной окраине селения Буа-а-Эвек танки попали под огонь своей же артиллерии, принявшей их за вражеские машины. В результате «Индошин» был разбит, а «Савой» и «Безансон» сильно повреждены и на следующий день брошены.

Одновременно танки B1bis 15-го батальона 2-й бронетанковой дивизии ис-



Легкий танк H38 из состава 25-го танкового батальона 1-й бронетанковой дивизии. Подбит 16 мая 1940 года в г. Авенсюр-Эльп

пользовались для охраны мостов через реки и каналы и патрулирования. В ходе этих действий часть машин вышла из строя и была брошена, часть уничтожена немецкими артиллерией и авиацией. В итоге к 20 мая 1940 года из 68 B1bis 2-й DCR 55 были потеряны.

Тем временем группа Клейста форсировала Маас между Монтерме и Седаном.

41-й танковый корпус 15 мая форсировал Маас у Нузонвиля. Просочившись между отступавшими французскими колоннами, немецкие танки подошли к Ляру; некоторые из них продвинулись даже до Монкорне, расположенного в 80 км от Мааса. После этого 41-й танковый корпус в тесном взаимодействии с 19-м корпусом уже мог приступить к реализации успеха.

19-й танковый корпус использовал ночь с 12 на 13 мая и утро 13 мая для того, чтобы подготовиться к форсированию Мааса одновременно 1-й и 10-й танковыми дивизиями. 2-я танковая дивизия только поддерживала их силами своих передовых частей и поэтому не переправлялась через Маас в тот же день. Наступлению предшествовала массированная бомбардировка, проведенная 12 эскадрильями пикирующих бомбардировщиков. Противотанковые орудия, зенитные пушки и танки били прямой наводкой по амбразурам французских укреплений. Этот обстрел позволил пехотинцам переправиться через Маас на надувных лодках. Атакующим удалось прорвать фронт на участке 55-й французской пехотной дивизии и к исходу дня

захватить оборонительные сооружения на берегу Мааса. Ночью танки, легкая артиллерия и грузовики переправились через Маас по мосту, построенному в Голье. 10-я танковая дивизия, очутившаяся под огнем французской артиллерии, сумела переправить на левый берег лишь незначительные силы. Утром 14 мая эта дивизия сумела форсировать Маас между Вадленкуром и Базейем, а 2-я танковая дивизия, воспользовавшись отходом французов, — у Доншери.

В тот же день 3-я французская бронетанковая дивизия (два батальона танков B1bis и два батальона — H39) получила приказ двигаться на восток в район Седана. Марш протекал медленно. Танки B1bis испытывали затруднения у каждой речной переправы — не все мосты выдерживали 32-тонные боевые машины.

Подбитые танки H35 и R35



Немецкий офицер осматривает подбитый танк В1bis. Перед машиной лежит сорванная внутренним взрывом командирская башенка



У этого В1bis взрывом боекомплекта в результате попадания 88-мм немецкого снаряда (пробоина – в правом борту башни) сорвало и башню, и командирскую башенку

Впрочем, колонна сталкивалась с еще большими затруднениями, когда ей приходилось двигаться через толпы беженцев и отступающих французских солдат.

Истерика была такой, что случалось, французские войска открывали огонь по своим собственным танкам, принимая их за немецкие.





Подбитый B1bis из состава 15-го танкового батальона 2-й танковой дивизии. Район Монкорне, 17 мая 1940 года

3-я DCR достигла района г. Стене около 6.00 15 мая. Ей было приказано атаковать город в 11.00 совместно со 2-й легкой кавалерийской дивизией (DLC). Однако, командир 3-й бронетанковой дивизии, не желая бросать свои батальоны в атаку практически с ходу, отдал приказ перейти к обороне, тем более, что невнятные распоряжения вышестоящего командования можно было интерпретировать по-разному. Танки трех батальонов были рассредоточены на 20-км фронте в виде заслонов, по одному B1bis и два H39 в каждом.

Когда же пришла пора наступать, то собрать разбросанные по местности танки в полной мере не удалось. Кроме того, подошедший моторизованный полк «Великая Германия» успел организовать вокруг Стене прочную оборону, насыщенную большим количеством противотанковых орудий. Предпринятые французами в конце дня беспорядочные атаки были отбиты. В ночь с 15 на 16 мая рота танков B1bis и батальон H39 вновь двинулись к Стене, но, потеряв 33 танка, были вынуждены отойти. К району боев уже подтянулись танки 10-й танковой и мотопехота 2-й моторизованной дивизий Вермахта, и запоздавшие атаки разрозненных подразделений 3-й DCR стали бесполезными.

Следует отметить, что на фоне неудачных действий французских танковых ча-



Легкий танк FCM36 из состава 4-готанкового батальона, подбитый 14 мая 1940 года (два снимка внизу)





Подбитый танк B1bis «Шарент» из состава 41-го танкового батальона 3-й бронетанковой дивизии

стей и соединений, вполне успешно сражались мелкие группы и даже отдельные танки. Так, например, 16 мая 1940 года танки B1bis 41-го батальона получили приказ атаковать немецкие позиции у г. Стене. Позже командир батальона капитан Малагути, возглавлявший атаку, вспоминал: «Эта атака была проведена в наилучших условиях, как на маневрах. Она велась быстро, и минут за двадцать, уничтожив множество немецких пехотинцев — очень хороших бойцов, мы захватили Стене». На северо-западной окраине города танк капитана неожиданно наткнулся на немецкую танковую колонну, стоявшую на шоссе. Не задумываясь, он открыл огонь с дистанции 30 м. В это же время с другой стороны шоссе подошел B1bis капитана Биллота. Французским танкистам в течение 15 минут удалось вывести из строя 13 немецких танков (два Pz.IV и 11 Pz.III). Но этот частный успех никак не повлиял на обстановку в целом.



**Слева: брошенный при отступлении легкий танк FT31. Май 1940 года
Внизу: танки H35 на улице французского города. Май 1940 года**



Де Голль против Гудериана

15 мая немецкие танковые дивизии прорвали французский фронт в двух местах: в центре 9-й и на левом фланге 2-й французских армий. В ночь на 16 мая развитие успеха едва не было прекращено по приказу фон Клейста, согласно которому танковые корпуса должны были остаться на месте, чтобы усилить оборону плацдармов на Маасе. Это был первый стоп-приказ в ходе Французской кампании. Появление этого приказа на первый взгляд выглядит довольно странно, но если разобраться, то вполне объяснимо.

Действительно, на направлении главного удара группы «А» в открытое 50-километровое пространство могли свободно двигаться пять германских танковых дивизий. Из них три (1, 2, 6-я) на узком фронте вышли к Монкорне, а передовые отряды корпуса Гудериана уже подходили к узлу дорог Марль, расположенному в 20 км западнее этого пункта. «Наступление ударной группировки, ведущееся в форме клина, — записал в этот день начальник германского генерального штаба Гальдер, — развивается очень успешно. Западнее Мааса все пришло в движение». Однако немецкое командование не могло даже и предполагать, что французское военное руководство окажется настолько беспомощным, что позволит Вермахту столь недорогой ценой добиться таких блестящих результатов. Еще не веря происходящему и ожидая в ближайшее время нарастающего сопротивления французов, никак не преодолев путаницу в организации действий танковой группы, главное командование сухопутных сил категорически приказало остановить наступление. Оно считало необходимым, как это и планировалось до начала военных действий, закрепить плацдарм за Маасом, для чего на него должен был быть переброшен 14-й армейский корпус. На просьбы Гудериана разрешить движение вперед высшее командование отвечало решительным отказом. Начавшийся конфликт приобретал все большую остроту. «Мне и в голову не могло прийти, — пишет Гудериан, — что мои начальники по-прежнему думают закрепить на предместном укреплении у Мааса... Однако я чудовищно заблуждался». Впереди было открытое пространство, но немецкие танки остановились. Тем не менее, бурная реакция Гудериана побудила сначала отложить исполнение приказа на сутки, а затем и вовсе аннулировать его. Гудериан потребовал от



танкистов двигаться вперед без промедлений и остановок. Положение на 190-километровом фронте между реками Самбра и Эна стало для французов катастрофическим.

Тем не менее, отступавшая 9-я французская армия планировала контрудар с юга по флангу совершавших поворот на запад немецких дивизий. Основные надежды при этом возлагались на то, что сформированную 4-ю бронетанковую дивизию полковника де Голля. На 11 мая

**Средний танк D2 из
345-й отдельной
танковой роты
(345eCACC), входив-
шей в состав 4-й
бронетанковой диви-
зии, спешит к пере-
довой. 16 мая
1940 года**



**Полковник де Голль,
командир 4-й броне-
танковой дивизии.
Май 1940 года**



Средний танк D2 из состава 345-й отдельной танковой роты, подбитый в ходе атаки на Монкорне 17 мая 1940 года



Один из танков D2 345-й отдельной танковой роты, подбитый в бою за городок Креси-сюр-Сер 19 мая 1940 года

1940 года в ней имелось 215 танков различных типов. Сформированная уже после начала боевых действий, она представляла собой сложный конгломерат частей различного уровня подготовки. По этому поводу де Голль написал в своих мемуарах: «Тем временем я получил на пополнение 3-й кирасирский полк, состоявший из двух эскадронов танков *SOMUA*. Однако во главе экипажей танков были командиры, которые никогда раньше не стреляли из орудий, а водители имели за плечами в общей сложности не более четырех часов вождения танка».

Помимо батальона *S35* в 4-ю DCR входил батальон тяжелых танков *B1bis*, два батальона легких *R35*, рота средних танков *D2* и один пехотный батальон. Этими силами де Голль и начал 17 мая наступление на северо-восток от Лаона в

направлении Монкорне, чтобы перерезать узел дорог и не дать противнику подойти к позициям, которые должна была занять выдвигавшаяся из резерва 6-я армия. Опрокидывая немцев, 4-я DCR продвинулась на 20 километров и подошла к Монкорне. Но взять город путем форсирования реки Сер де Голлю не удалось. Его дивизия подверглась жестокому артиллерийскому обстрелу. Немецкая авиация непрерывно бомбила ее боевые порядки. Однако боевая задача прикрытия была выполнена, и в ночь с 18 на 19 мая де Голль отвел войска обратно к Лаону. Его наспех организованная дивизия испытывала острый недостаток во всем. Не было артиллерийского прикрытия, поддержки с воздуха, наконец, радиосвязи — приходилось по старинке использовать связных. И, тем не менее, на рассвете 19 мая полковник де Голль снова бросил свою дивизию в наступление, теперь уже на север от Лаона. К этому времени в его распоряжение поступили легкий артиллерийский полк и еще один пехотный батальон. 4-я DCR подошла к реке, на другом берегу которой находились главные силы немцев с тяжелой артилле-



Еще один подбитый танк D2 из 345-й отдельной танковой роты. В броне башни отчетливо видны две сквозных пробоины, вероятно, от 37-мм снарядов

рией. Они легко уничтожали французские танки, пытавшиеся подойти к переправам. Без поддержки тяжелой артиллерии, авиации и пехоты форсировать водный рубеж было нельзя. Дивизия де Голля оказалась на фланге 19-го танкового корпуса генерала Гудериана, повернувшего после прорыва французского фронта к морю. *«В эти минуты, — писал де Голль, — я не мог не думать, на что способна механизированная армия, о которой я так долго мечтал. Если бы я располагал сейчас такой армией, сразу было бы остановлено продвижение немецких танковых дивизий, их тылы оказались бы охвачены смятением... Однако наши силы в районе севернее Лаона крайне ничтожны».*

Судьба столкнула де Голля почти лицом к лицу с генералом Гудерианом, главным германским танковым теоретиком. Он написал книгу «Внимание, танки!», которая являлась как бы немецким вариантом, впрочем, самостоятельным,

книги де Голля «За профессиональную армию». А ведь между двумя поклонниками танков могла бы произойти своего рода личная дуэль! Увы, как ни мечтал де Голль, такого поединка не получилось — силы были не равны. Однако Гудериан отметил усилия 4-й DCR: *«Еще 16 мая мы знали о наличии французской бронетанковой дивизии, новом соединении генерала де Голля, которое впервые вступило в бой под Монкорне. Де Голль подтвердил наши данные через несколько дней. 18 мая несколько танков из его дивизии подошли на 2 км к моему передовому командному пункту в Ольнонском лесу, охраняемому лишь несколькими 20-мм зенитными пушками. Я пережил пару часов в томительной неизвестности, пока эти грозные гости не повернули обратно».*

Гудериан немного ошибся — де Голль тогда был еще полковником, звание бригадного генерала он получил только 28 мая.

Прорыв к морю

Пока французы пытались контратаковать, немцы произвели частичную перегруппировку и уточнили задачи. Требовалось продолжать наступление «с целью уничтожить силы противника севернее Соммы и в районе Бельгии». Группа «А»

должна была прежде всего выйти в район Арраса, «чтобы отсюда иметь возможность развивать дальнейшее наступление в общем северном или западном направлении». Группе «Б» предстояло продолжать свои атаки, нанося главный удар

Местные жители хоронят погибших французских танкистов. На заднем плане — сгоревшие танки B1bis. Май 1940 года



**Заглохший на дороге
и брошенный экипа-
жем танк B1bis**



левым флангом. Всей авиации Западного фронта ставилась задача поддержать наступление подвижных соединений на главном направлении — между французской границей и Соммой. В связи с переброской танковых и моторизованных соединений из группы «Б» в группу «А» в составе последней создавалась новая подвижная группировка — группа Гота из двух танковых корпусов: 16-го и 39-го. Эта группа, как и группа Клейста, вошла в подчинение 4-й полевой армии, в резерве которой, кроме того, находилась 9-я танковая дивизия. Вновь созданному чрезвычайно мощному «танковому клину», сосредоточенному на узком фронте перед северным флангом группы армий «А» и поддерживаемому почти всей авиацией, предстояло выполнить главные задачи в дальнейшем развитии возобновленного наступления.

20 мая в 10.30 утра танки 19-го танкового корпуса группы Клейста заняли Амьен и создали на левом берегу Соммы

плацдарм глубиной 7 км. В 20.00 они заняли Абвилль и затем Нуайель на побережье Ла-Манша, но не смогли двинуться дальше из-за нехватки горючего. В последующие дни танки направились соответственно к Кале и вдоль побережья к Булони. В то же время корпус Рейнгардта двинулся по берегам каналов Кале и Аа к Ардру и Сент-Омеру. В то время как 2-я танковая дивизия штурмовала город Булонь, который пал 25 мая, 10-я танковая сменила под Кале, который был занят 26-го, 1-ю танковую дивизию. Одновременно мотодивизии 14-го армейского корпуса осуществляли фланговое прикрытие фронтом на юг.

С севера наступление группы Клейста обеспечивали танковые соединения генерала Гота. 16-й танковый корпус направили на Камбре, где стал как бы непосредственным фланговым охранением группы Клейста. Севернее этого корпуса и параллельно ему двигался 15-й танковый корпус, который 20 мая достиг Арраса. 23 мая, продолжая наступление, он продвинулся до Брюэ, а 24-го находился уже южнее Бетюна. 21 мая английские танки, прикрываемые справа 3-й французской легкой механизированной дивизией, нанесли безуспешный удар по войскам генерала Гота с целью прорваться в направлении Аррас, Бапом.

Группировка союзных войск в Бельгии оказалась отрезанной от французских армий, находившихся южнее Соммы. 23 мая танковый корпус Гудериана, блокировав Булонь и Кале, вышел на рубеж канала Аа примерно в 20 км от Дюнкерка. Возникла непосредственная угроза захвата немецкими войсками этого порта, после чего блокированные войска потеряли бы последний путь снабжения и возможность эвакуации. Но 24 мая командующий группой армий «А» Рунд-

Немецкий солдат осматривает опрокинутый взрывом авиабомбы легкий танк НЗВ



B1bis «Массена» из состава 6-й полубригады 4-й бронетанковой дивизии на марше. Район Абвиля, 28 мая 1940 года

штетт с одобрения Гитлера, прибывшего в этот день в его штаб, приказал танковым силам временно прекратить наступление. Этот «стоп-приказ» оказал большое влияние на ход боевых действий в Северной Франции и, по сути, дал возможность британским войскам покинуть континент.

Тем временем 23 мая французское командование сделало попытку перейти в наступление и с юга. Это наступление было поручено только начинавшей разворачиваться вдоль нижнего течения Соммы 7-й французской армии. Она перешла в наступление в условиях неполного сосредоточения. 4-я бронетанковая дивизия, включенная в состав армии, еще не прибыла. К началу атак пяти дивизиям 7-й французской армии на фронте в 60 км противостояли две моторизованные дивизии немцев (13-я и 29-я). Задача 7-й армии, поставленная ей штабом Северо-Восточного фронта, была следующей: сначала рядом атак форсировать Сомму вдоль всего ее течения, а затем развивать успех на север, в направлении Бапом. Но разрозненные, неорганизованные действия 7-й армии не принесли успеха. 23 мая в наступление на Амьен перешла 7-я колониальная дивизия сенегальцев, поддержанная танками. Не встречая серьезного сопротивления, танки вышли в район императорского леса в 4 км севернее Амьена, но пройти его не смогли. На следующий день сенегальцы возобновили наступление. Их поддержа-



Опрокинутый взрывом авиабомбы средний танк S35



Грузовой автомобиль Laffly S20TL со смонтированной в кузове 25-мм противотанковой пушкой. Район Абвиля, конец мая 1940 года. Эта машина принадлежала к составу 4-й бронетанковой дивизии



Немецкий солдат позирует на подбитом танке R35

ли несколько прибывших артиллерийских подразделений 4-й бронетанковой дивизии. Немецкие части сдержали французов, продолжавших, несмотря на потери, атаковать в одном и том же пункте. Одновременно в 50 км к востоку от Амьена 19-я французская пехотная

дивизия при поддержке оставшихся танков 2-й бронетанковой дивизии двинулась на Перонн. Командование группы «А» перебросило сюда 3 дивизии, после чего наступление, получившее некоторый успех, заглохло.

24 мая 1940 года де Голль получил приказ ликвидировать укрепленный район Абвиля. У этого города, расположенного на реке Сомме, вблизи побережья Ла-Манша, немцы создавали плацдарм для дальнейшего наступления. Вечером 27 мая 4-я DCR, имея 140 танков и шесть пехотных батальонов, пошла в атаку. С наступлением ночи был взят первый рубеж обороны противника. Немцы отступили, бросив большое количество техники и снаряжения. Вместе со своими офицерами де Голль обедал в поспешно оставленном немцами замке Юпи. На столе вместо скатерти было расстелено германское знамя со свастикой. Но эта победоносная обстановка лишь подчеркивала трагизм ситуации — был достигнут лишь мелкий успех местного значения, являвшийся случайностью на мрачном фоне разгрома Франции.

На рассвете 28 мая, в день, когда де Голль был произведен в чин бригадного генерала, 4-я бронетанковая дивизия возобновила наступление. За три дня тяжелых боев она оттеснила противника на 14 км. От абвильского плацдарма у немцев осталась одна четверть его прежней площади. Но эта победа была куплена дорогой ценой — в строю 4-й DCR осталось только 34 исправных танка.



Подбитый средний танк S35



После выхода германских армий на побережье, капитуляции Бельгии и ухода англичан наступила передышка в военных действиях, продолжавшаяся до 5 июня.

В последних числах мая у французского командования имелась еще возможность организовать сильный контрудар во фланг немецким танковым и моторизованным дивизиям, выходящим к побережью тогда, когда фронт их прикрытия с юга оставался слабым. Однако этот шанс не был использован. Вместо организации контрудара в благоприятных условиях новый французский главнокомандующий генерал Вейган втянул крупные силы французских войск, включая резервы главного командования, в затяжные бесперспективные бои против хорошо укрепленных немецких плацдармов на южном берегу Соммы в районах Абвиля, Амьена и Перонна. Эти бои велись непрерывно с 26 мая до 4 июня и поглотили почти без всякого результата значительную часть и без того слабых и немногочисленных французских резервов.

К 29 мая на широком фронте от моря до Лангйона французы имели всего лишь 43 пехотные, 3 бронетанковые и 3 кавалерийские дивизии. Большинство из них не имело штатного числа людей и техники или находилось в стадии формирования. 12 дивизий состояли только из двух пехотных полков каждая. 2-я и 3-я бронетанковые дивизии насчитывали со-

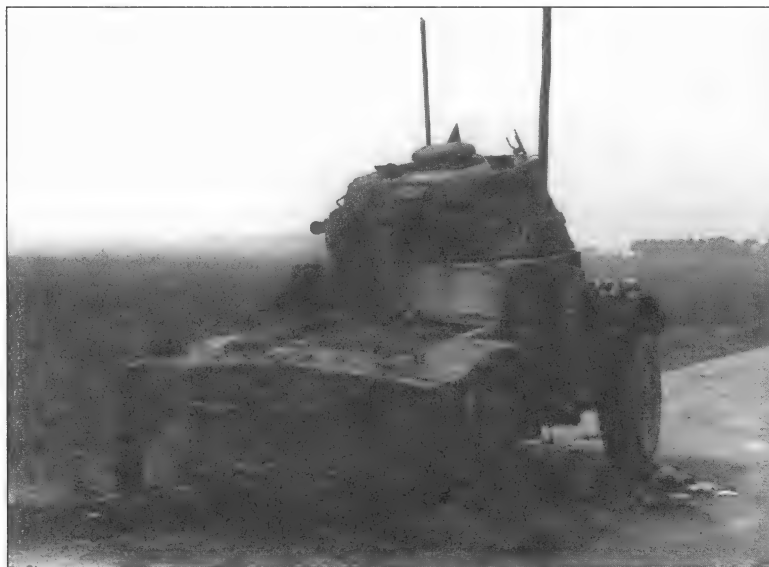
ответственно 86 и 50 танков. В трех вновь сформированных легких механизированных дивизиях насчитывалось в общей сложности 50 танков S35. Главное командование предполагало оставить в своем резерве 7–8 дивизий из числа вновь формирующихся в глубине страны. Однако 2 июня стало известно, что эти дивизии будут готовы не раньше 10 июня.

В последних числах мая сложился и германский план дальнейшего наступления. Главный удар планировалось нанести крупными подвижными группировками с рубежа реки Соммы на юго-восток, в направлениях Бар Ле-Дюк (группа армий «А») и Сен-Дизье (группа армий «Б»). Предполагалось создать сильную подвижную группировку, которая будет

**Подбитый тяжелый
танк V1bis. Июнь
1940 года**

**Брошенный экипа-
жем танк FCM36.
Июнь 1940 года**





Сгоревший бронетомобиль AMD35. Июнь 1940 года

развивать наступление в направлении восточного берега Мозеля, воплощая собой теперь уже полностью утвердившуюся идею о ведущей роли крупных танковых соединений. Направление удара определялось стремлением Гитлера захватить Лотарингский железорудный бассейн и осуществить двойной охват всей главной группировки французской армии между Парижем и «линией Мажино».

В 4.00 5 июня немцы начали ожесточенную воздушную бомбардировку и артиллерийский обстрел позиций союзников от моря до слияния рек Лет и Эны. На рассвете 15-й танковый корпус довольно легко форсировал Сомму между Пон-Реми и Пинкиньи и к вечеру продвинулся на 10 км. На следующий день перешли в наступление 5-я танковая дивизия и действовавшая левее 7-я танко-

вая дивизия. Они прорвали фронт утром 7 июня и к полудню, продвинувшись примерно на 50 км и отбив контратаку 1-й английской бронетанковой дивизии, заняли Формери и вышли к Форж-лез-О и Сонжону, причем немецким танкам удалось застигнуть врасплох на марше и разгромить некоторые французские части. 9 июня 7-я танковая дивизия вступила в Руан, а 5-я танковая дивизия и 2-я мотодивизия повернули на север от Руана. 12 июня 15-й танковый корпус вышел к побережью на фронте от Фекана до Дьеппа.

Утром 5 июня одновременно с амьенского и пероннского плацдармов перешла в наступление и группа Клейста. На отдельных участках немецкая атака была успешно отбита французами. Двое суток южнее Амьена 24-я французская пехотная дивизия сдерживала танки 9-й и 10-й немецких танковых дивизий. Как свидетельствовали очевидцы, поле боя превратилось в кладбище германских танков. На канале Элет захлебнулись под огнем французской артиллерии все немецкие атаки в направлении Шмен-де-Дам. Наступавший с плацдарма южнее Перонна 16-й танковый корпус встретил упорное сопротивление 19-й и 29-й французских пехотных дивизий и контратаки слабой 1-й бронетанковой дивизии. Успех в ожесточенном двухдневном бою достался немцам дорогой ценой. Но в целом слабый фронт на Сомме не смог удержать массированного танкового удара. Немцы обходили опорные пункты, прорывали растянутую оборону компактными группировками при сильной поддержке авиации. Под натиском немецких танковых войск французские войска отступали, не успевая закрепиться на каком-либо рубеже, изредка отвечая беспорядочными контратаками. Так, например, 11 июня группа танков S35 уничтожила 6 немецких противотанковых пушек, а 14 июня два эскадрона S35 из 3-й DLM разгромили большую моторизованную колонну немцев.

К этому времени фактически уже не существовало централизованного управления войсками и каждая танковая группа действовала самостоятельно, по большей части ведя арьергардные бои. Избранная тактика «очагов сопротивления», когда сплошной линии обороны не было и вся защита строилась вокруг населенных пунктов, себя абсолютно не оправдала. Так, 10 июня в бою под Аннеле немецкой 1-й танковой дивизии французы смогли противопоставить 40 R35 из состава 10-го BCC, несколько тяжелых тан-

Немецкий солдат изучает оставленный на улице французского городка легкий танк AMC35. Июнь 1940 года



ков B1bis из 3-й роты 41-го ВСС и части 7-й DLM. В общей сложности они располагали 65 легкими танками, но лишь 20 из них (H39) имели пушки SA38. В свою очередь у немцев имелось 258 танков и 56 бронемашин. Однако основной противотанковый кулак 1-й танковой дивизии составляли 9 зениток Flak18 калибра 88-мм и 24 105-мм гаубицы. Таким образом, исход будущей схватки был предreshен до её начала. Первый же бой 13 R35 из 2-й роты 10-го ВСС с немецкими средними танками завершился полным разгромом французов. В течение первых минут боя было подбито 9 R35, а 4 остальным пришлось отступить, причем только один танк оказался пригодным для дальнейших действий. Огонь старых французских 37-мм пушек SA18 оказался эффективным только с предельно близкой дистанции 100 м, но ни одного немецкого танка экипажи «рено» уничтожить так и не смогли. К концу дня из 27 боеспособных R35, входивших в состав 2-й и 3-й рот 10-го ВСС боеспособность сохранили только 7 машин (10 были уничтожены и 10 повреждены), общее количество французских танков сократилось до 41. От полного разгрома французов спасли... немцы, остановившие наступление в ожидании топлива.

Тем временем танковая группа Клейста достигла Сены северо-западнее Труа и



Вверху: немецкий солдат осматривает танк 2С №90 «Луа-ту», взорванный своим экипажем. Станция Мёз, 18 июня 1940 года



Слева: немецкие солдаты у взорванного танка 2С №98 «Берри». Станция Мёз, 18 июня 1940 года



Эшелон с танками 2С на подъездных путях станции Мёз, 18 июня 1940 года

продолжала наступление в направлении Лиона. 17 июня она захватила Дижон. Танковая группа Гудериана продолжала глубокий обход «Линии Мажино», отрезая французские войска в Эльзасе и Ло-

тарингии. 15 июня войска Гудериана взяли старую французскую крепость Лангр, а 17 июня — Безансон и вышли к швейцарской границе. 22 июня 1940 года Франция капитулировала.

Заключение

Массированное применение германским командованием крупных танковых и моторизованных соединений являлось одной из причин быстрого разгрома войск союзников: кампания во Франции была закончена примерно за 40 дней. Главнокомандующий французскими войсками генерал Гамелен писал 18 мая 1940 года: *«Появление немецких танковых дивизий, их неожиданная способность к прорыву обороны на широком фронте явилась главным стратегическим фактором этих дней. Массированное применение немцами танков парализовало все попытки закрыть брешь, всякий раз разрывало звенья цепи, создаваемой для удержания противника. Оборонительные меры не могли проводиться из-за отсутствия достаточного количества механизированных частей и соединений».*

Немецкий успех, несомненно, объяснялся применением крупных танковых формирований (дивизия — корпус — группа), скоростью и большим запасом хода

немецких танков, в чем они определенно превосходили французскую технику. Кроме того, успеху способствовала также исключительно тщательная подготовка. В частности, в танковом корпусе Гудериана командиры всех степеней в течение нескольких месяцев тренировались по карте, а войска обучались боевым действиям, которые им предстояло вести в первые 5 дней в Люксембурге, Бельгии и Франции. Все маршруты движения были определены заранее и тщательно изучены. Командование подготовило приказы по танковым корпусам, дивизиям и полкам на период с 10 по 15 мая, так что их только оставалось объявлять войскам. В основном все сводилось к скорости исполнения. Наконец, крупные танковые соединения получали превосходную поддержку со стороны авиации, действовавшей в тесном взаимодействии с ними. Авиация вела дальнюю разведку и осуществляла наблюдение за полем боя. Истребительная авиация, завоевав господство в возду-

Немецкая автомобильная колонна проезжает мимо подбитого 17 июня 1940 г. французского танка Char B1-bis № 527 «Камбронн»



хе, обеспечивала вместе с зенитной артиллерией противовоздушную оборону. Бомбардировочная авиация бомбила район, который должны были атаковать танковые части, а немецкие пикирующие бомбардировщики оказывали танкам непосредственную поддержку, действуя главным образом против артиллерии и резервов противника.

Используя ошибки англо-французского командования в развёртывании своих войск, его отсталость во взглядах на ведение вооружённой борьбы и, в частности, на использование танков, а также недостаток современных противотанковых средств и слабое управление, немецкое командование сумело довольно успешно осуществить стратегию блицкрига, материальной основой которого были танки и авиация.

Ход Французской кампании 1940 года со всей очевидностью показал, что не число танков, а тактика их применения решают исход сражений. Французское командование оказалось неспособным эффективно использовать бронетанковые соединения, распыляя их мелкими

подразделениями по всему фронту. Очень редко французы пытались использовать танки в наступлении в качестве основной ударной силы, а если и пытались, то привлекали для этой цели недостаточное количество машин. В лучшем случае в атаку шла одна неполная бронетанковая дивизия. В результате, наткнувшись на оборону противника, оснащённую в достаточном количестве противотанковыми средствами, атака захлебывалась, а зачастую завершалась полным разгромом наступающих.

Назвать точную цифру французских потерь не представляется возможным. Её нет даже в немецких источниках, как нет и точной цифры трофеев, захваченных немцами. Речь может идти примерно о 2 тыс. французских танков всех типов, в той или иной степени использовавшихся немцами. Около 150 старых танков, кроме того, остались в распоряжении правительства Виши в Африке. Очень немногие из них, а также из тех французских машин, которые находились в руках немцев, смогли в 1944 году вновь стать под французские знамена.

Литература и источники

- Барятинский М. Танки Второй мировой. — М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2009.
- Барятинский М. Вся бронетехника Второй мировой. — М.: Яуза; ЭКСМО, 2012.
- Барятинский М. Танковый блицкриг. — М.: Яуза; ЭКСМО, 2012.
- Кашеев Л. Колесные бронеавтомобили Франции 1920—1945. («Бронеколлекция», 2009, №5). — М: ЗАО «Моделист-конструктор», 2009.
- Кочнев Е. Военные автомобили Вермахта и его союзников. — М.: «Яуза», ЭКСМО, 2009.
- Форти. Д. Танки. Большая иллюстрированная энциклопедия. — Белгород: ООО «Книжный клуб «Клуб семейного досуга», 2011
- G.Forty. World War Two Tanks. — Osprey, London, 1995.
- B.Vanderveen. Historic Military Vehicles Directory. — Battle of Britain Prints International Ltd., London, 1989.
- W.Regenberg, H.Scheibert. Beutepanzer unterm Balkenkreuz. Französische Kampfpanser. — Podzun-Pallas-Verlag GmbH, 1990.
- W.Regenberg. Beutepanzer unterm Balkenkreuz. Panzerspahwagen und gepanzerte Radfahrzeuge. — Podzun-Pallas-Verlag GmbH, 1994.
- Периодические издания: «Танкомастер», «Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра», Batailles&Blindes, Military Modelling, Classic Military Vehicle, Wheels & Tracks, Waffen-Arsenal, Allied-Axis .
- Материалы сети Internet

ФОТОГРАФИИ И ИЛЛЮСТРАЦИИ

- Чертежи, схемы и рисунки выполнены В.Мальгиновым, М.Дмитриевым, М.Рыжовым и автором.
- В книге использованы фотографии из фондов Российского государственного архива кинофотодокументов, Бундесархива (Германия), Национального архива США, Британского Королевского танкового музея и коллекции автора

Барятинский Михаил Борисович

Французская бронетехника Второй мировой. Танки, самоходки, бронемашины

ООО «Издательство «Яуза»

109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15
Для корреспонденции: 123308, Москва, ул.Зорге, д. 1
Тел.: (095) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»

123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Эндүрүшү: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.
Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru.

Тауар белгісі: «Эксмо»

Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының
өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3-а, литер Б, офис 1.
Тел.: 8(727) 251 59 89, 90, 91, 92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Сертификация туралы ақпарат сайтта: www.eksmo.ru/certification

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:

ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми
покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»**
E-mail: international@eksmo-sale.ru

*International Sales: International wholesale customers should contact
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.
international@eksmo-sale.ru*

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном
оформлении, обращаться по тел. +7(495) 411-68-59, доб. 2261, 1257.**
E-mail: vipzakaz@eksmo.ru

Оптовая торговля бумажно-беловыми

и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:

Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).
e-mail: kanc@eksmo-sale.ru, сайт: www.kanc-eksmo.ru

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», 603094, г. Нижний Новгород, ул. Карпинского, д. 29,
бизнес-парк «Грин Плаза». Тел. (831) 216-15-91 (92, 93, 94).

В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 220-19-34.

В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.

В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а.
Тел. +7 (343) 272-72-01/02/03/04/05/06/07/08.

В Новосибирске: ООО «РДЦ-Новосибирск», Комбинатский пер., д. 3.

Тел. +7 (383) 289-91-42. E-mail: eksmo-nsk@yandex.ru

В Киеве: ООО «РДЦ Эксмо-Украина», Московский пр-т, д. 9. Тел./факс: (044) 495-79-80/81.

В Донецке: ул. Артема, д. 160. Тел. +38 (032) 381-81-05.

В Харькове: ул. Гвардейцев Железнодорожников, д. 8. Тел. +38 (057) 724-11-56.

Во Львове: ТП ООО «Эксмо-Запад», ул. Бузкова, д. 2. Тел./факс (032) 245-00-19.

В Симферополе: ООО «Эксмо-Крым», ул. Киевская, д. 153. Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.

В Казахстане: ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. 3а.

Тел./факс (727) 251-59-90/91. rdc-almaty@mail.ru

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»

можно приобрести в магазинах «Новый книжный» и «Читай-город».

Телефон единой справочной: 8 (800) 444-8-444. Звонок по России бесплатный.

В Санкт-Петербурге: в магазине «Парк Культуры и Чтения БУКВОЕД», Невский пр-т, д. 46.
Тел.: +7(812)601-0-601, www.bookvoed.ru/

Интернет-магазин ООО «Издательство «Эксмо»

www.fiction.eksmo.ru

Розничная продажа книг с доставкой по всему миру.

Тел.: +7 (495) 745-89-14. E-mail: imarket@eksmo-sale.ru

Подписано в печать 30.12.2014.

Формат 84x108/16. Гарнитура «прагматика». Печать офсетная.

Бум. тип. Усл. печ. л. 13,44. Тираж 1 000 экз.

Зак. № 4814.

Отпечатано с электронных носителей издательства.

ОАО "Тверской полиграфический комбинат". 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.

ISBN 978-5-699-78927-6



9 785699 789276 >



В начале Второй Мировой войны самой сильной танковой державой в Европе считался не гитлеровский Рейх, а Французская Республика, имевшая в строю более 2600 танков новых типов (в том числе 650 средних и тяжелых) и еще до 2000 устаревших Renault FT17/18, а также 4000 танкеток, 70 самоходок, около 600 бронеавтомобилей и 3500 бронетранспортеров и гусеничных тягачей. При этом средний танк Somua S35 по праву считался одним из лучших в мире, а тяжелый B1bis вообще заслужил репутацию «неуязвимого» – его 60-мм броню не брала ни одна немецкая противотанковая пушка.

Почему же, несмотря на мужество французских танкистов, они были разгромлены в кратчайшие сроки? Правда ли, что прежде чем потерпеть поражение от Панцерваффе на поле боя, Франция «проиграла войну в головах»? И как боевой опыт кампании 1940 года повлиял на развитие танковых войск?

Отвечая на все эти вопросы, **НОВАЯ КНИГА** ведущего историка бронетехники представляет исчерпывающую информацию обо всех французских танках, самоходках и бронемашинах Второй Мировой. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями чертежей и фотографий.

ISBN 978-5-699-78927-6



9 785699 789276 >

